Nro. 41

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

ABRIL 1964

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVIL Y EL TURISMO

$ 50

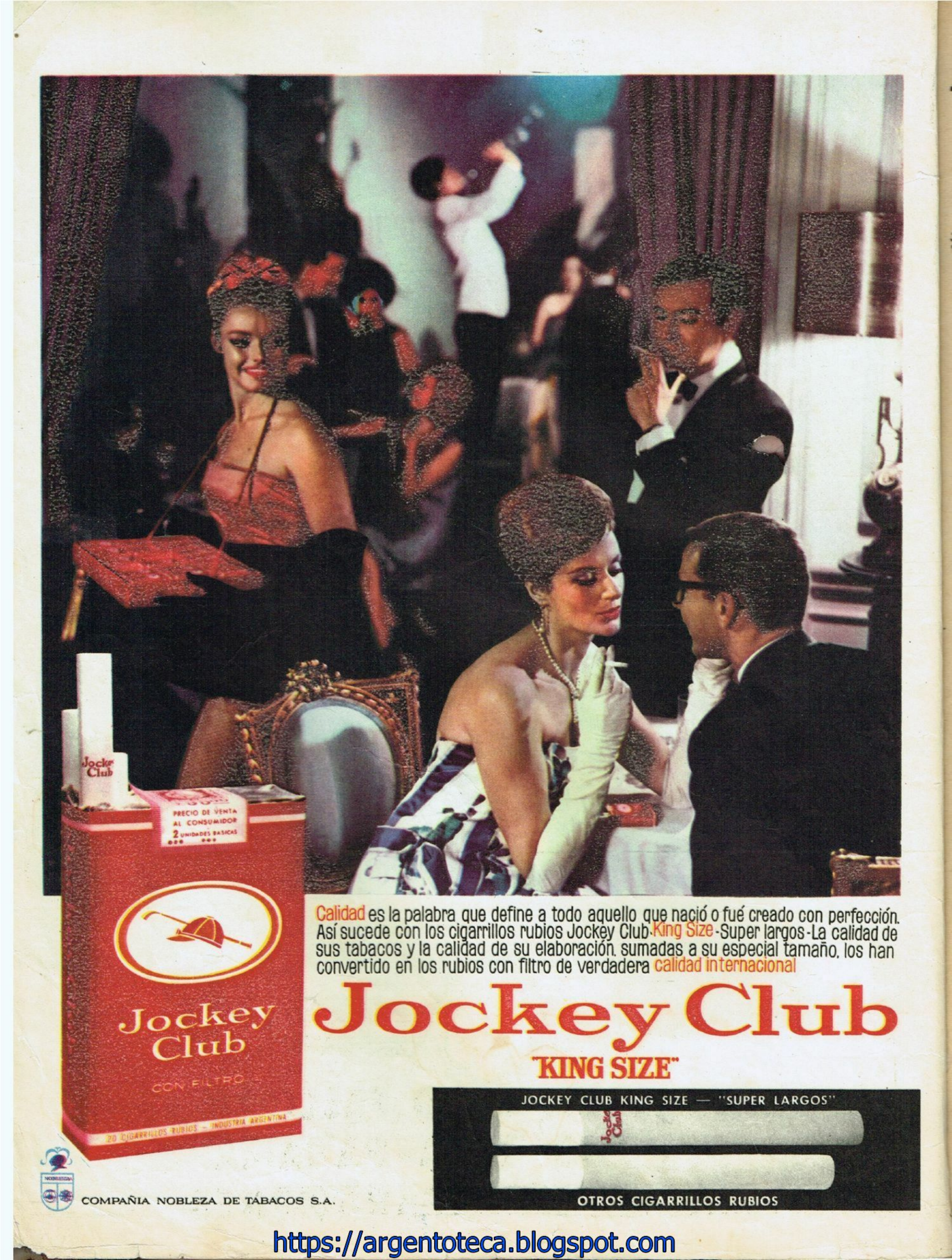
ROAD TEST: FORD FALCON 63

TURISMO: LIMA-PANAMA

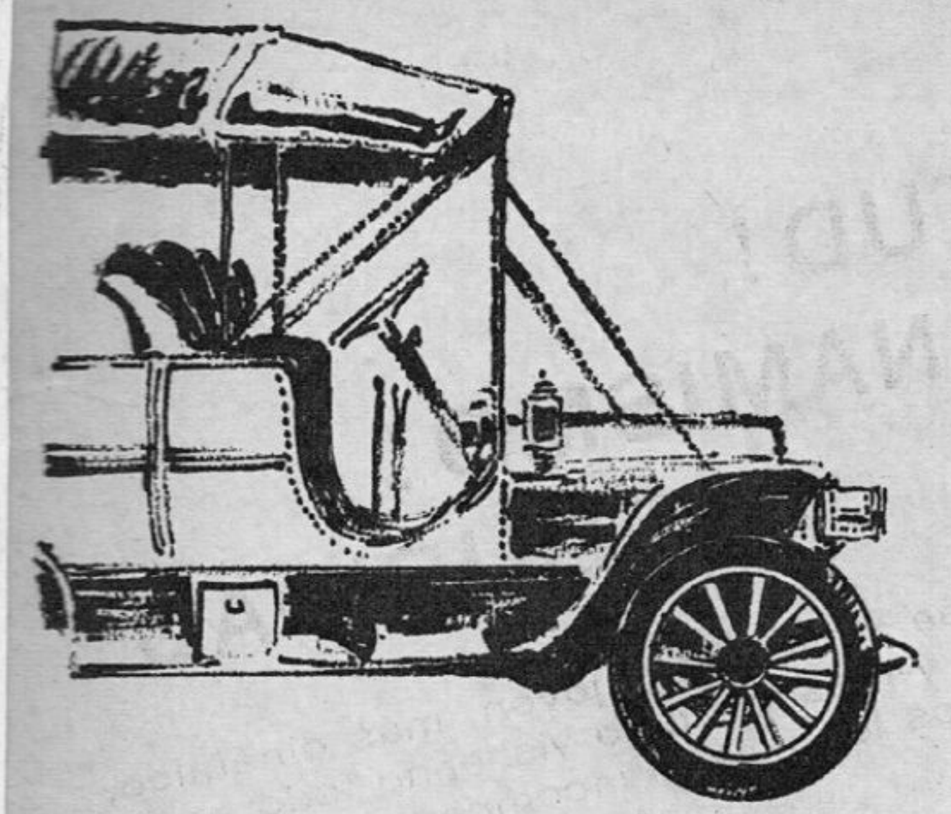
PRECIOS DE REPARACIONES

$ 8 ur.

https://argentoteca.blogspot.com

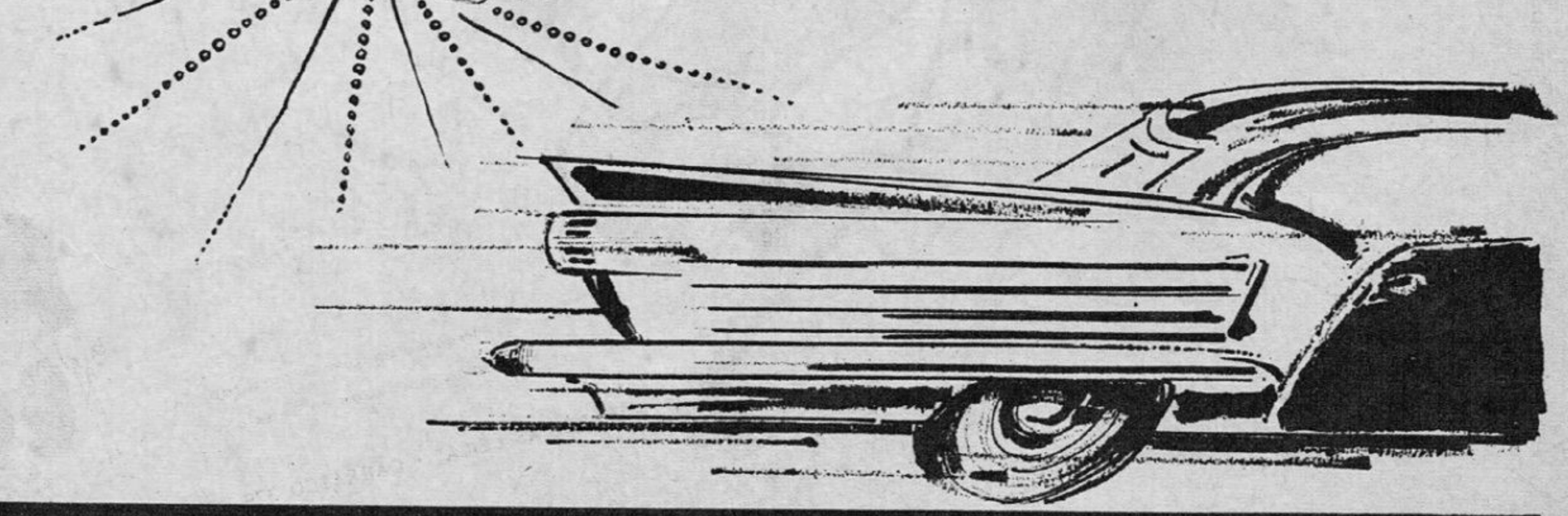


https://argentoteca.blogspot.com



SIEMPRE HAY UNA BUJIA AUTOLITE®

PARA CADA MODELO



FABRICADOS EN ARGENTINA POR: **PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S. A.**

BAJO LICENCIA FORD MOTOR COMPANY

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S. A.

¡JUVENTUD! ¡DINAMISMO! ¡SEGURIDAD!

Usted se sentirá **más joven, más dinámico, más seguro y más cómodo** vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil suspensor anatómico **Clíper.**

Fácil lavado - No se plancha - Dura mucho más

SUSPENSOR **Clíper** para todo uso

INDUSTRIA ARGENTINA

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase

"FABRICAS LEILA" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO

SUMARIO

ROAD TEST No. 26	Hoy probamos el Ford Falcon 63	28/35
PRESENTACIONES DE PARABRISAS	Aquí está el Renault 4 L	52/56
	¡Ohboyohboyohboy! Vauxall viva	40/41
	Alfa Romeo, plebeyos no molestar	50/51
	Iso, la motoneta que quería vivir	68/69
TURISMO	De Lima a Panamá. II nota de PARABRISAS por las rutas de América	76/81
ECONOMIA DEL AUTOMOVIL	¿Cuántos automotores tenemos?	70/72
MISTERIOS DE LA VIDA MODERNA	El precio de las reparaciones	36/39
UD. Y EL AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?	Para evitar rozamientos	60/62
PERFIL DE LA CIUDAD	El informe Barnes	24/27
PROEZAS INTERNACIONALES	Sahara. Diez días en otro mundo	44/47
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Precios actualizados de los autos usados	108/111
CAMIONES	Precios actualizados de los camiones usados	111/112
NOTAS TECNICAS	El balanceo de ruedas	73/75
	¿Cada cuánto cambia el aceite?	97/99
HAGALO UD. MISMO	Cómo manejar en el barro	58/59
MOTOS Y MOTONETAS	3er. Road Test de PARABRISAS. Hoy probamos la Veloneta DKW	92/96
SERVICIO JURIDICO DE PARABRISAS	Delito de fuga	89/91
DEPORTES	Qué es un rally	42/43
	¿Mito o realidad?	83/85
	Calendario deportivo internacional	86
	Temporada internacional de Fórmula Junior. Buenos Aires-Rosario	87/88
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	6/22
NOTAS UTILES	Cómo sacar registro de conductor	63/65
	Noticiero mundial	106/107
	Noticiero argentino	101/105
	Novedades a través del parabrisas	66/67
LA SOBREMESA DEL SECRETARIO TECNICO	Secreteando	114

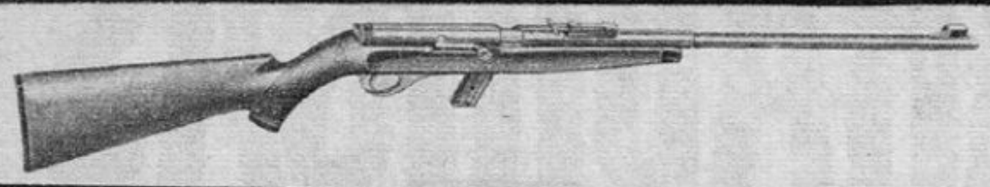
41 AÑO V Abril 1964 este número aparece el 19 de marzo

Director: CESAR CIVITA
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n)
GUILLERMO MARTIRE
CARLOS MARCELO THIERY
Secretario de Redacción: JUAN CARLOS HERME
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Arturo Pellet. FOTOS: Williams Fredes, Carlos Alberto Bianco. Dibujantes: Roberto Regalado y Rubens Couso.

Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A. Redacción: Paseo Colón 524, 7º piso, Capital Federal. T. E. 33-0685. Buenos Aires, República Argentina. Publicidad: 32-7134. Redacciones: En Brasil: Rua João Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, Paris IX, Tel. Opera 3577. En Italia: vía San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven colaboraciones no solicitadas. Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA, S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Capital Federal. PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones. Suscripción anual: $ 550 por envío simple y $ 650 por envío certificado. Ediciones atrasadas: $ 55 el ejemplar; agregar $ 10 para envío certificado. Carpeta: $ 100 a suscriptores y $ 160 al público. Para estos pedidos dirigirse a RYELA S. A. I. C. I. F. y A., Piedras 113, Capital Federal, personalmente o por carta con giro postal o cheque sobre Buenos Aires a nombre de RYELA S. A. I. C. I. F. y A.

https://argentoteca.blogspot.com



para lo que se ponga a tiro!

2 auténticas joyas de la colección **VENTURINI**

DIGNA DEL MEJOR DEPORTISTA Y CAZADOR

Carabina automática "RUBI EXTRA" calibre 22 largo, de 8 y 10 tiros, para cualquier tipo de bala. Sin percutor ni extractor. Piezas totalmente intercambiables. Culata de plástico termoendurecido.

PARA CAZADORES CONOCEDORES

Escopeta "RUBI EXTRA", en 3 calibres: 36 (12 mm.), 32 (14 mm.) y 28. Cañón de acero, plegable a botón. Culata segrinada.

ESTABLECIMIENTOS

VENTURINI S. A.

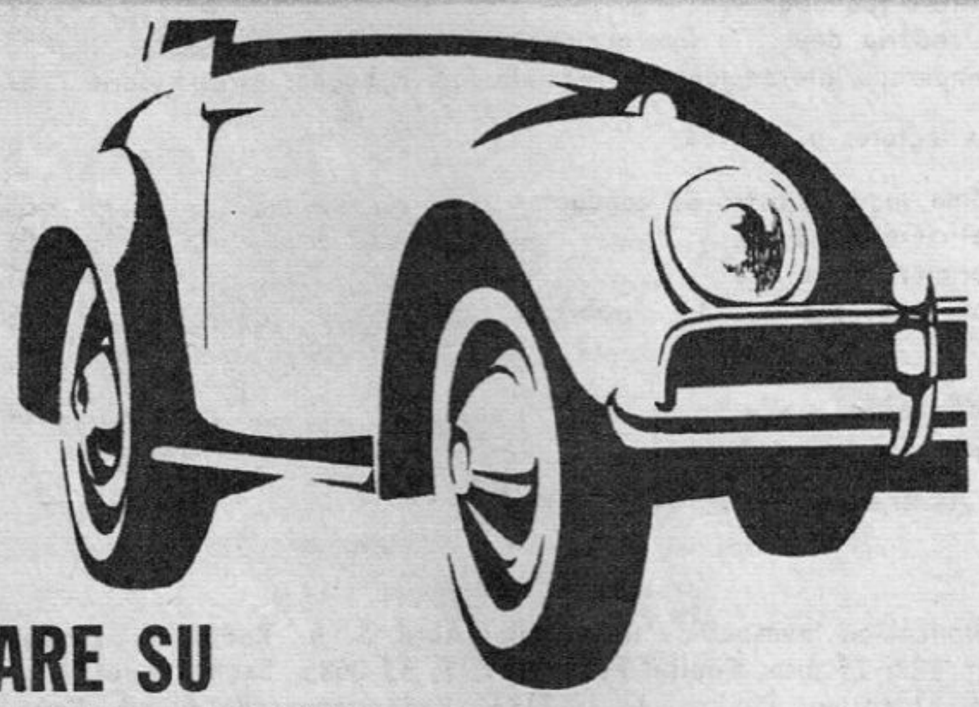
FABRICANTES DE ARMAS DE CALIDAD

Revólver "RUBI EXTRA" calibres 22 y 32 largo.
Pistola a gas "GOLONDRINA" calibre 4.5

VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
Consulte a su armero de confianza

La Dirección General de Tiro fomenta el tiro deportivo y ciudadano. Apóyela!

IMPACTO



REPARE SU AUTOMOTOR YA!... Y...PAGUE EN CUOTAS! COMPRE SUS NEUMATICOS YA!..Y...PAGUE EN CUOTAS!

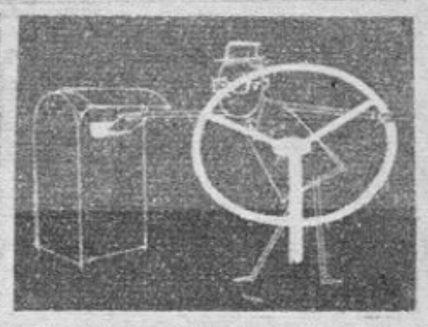
Talleres y Gomerías adheridos • consulte:

CUOTA·car

Sociedad Colectiva • SUIPACHA 842 P. B. T.E. 31-7407

CORREO PARABRISAS

Paseo Colón 524, 7º piso, C.Federal.



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Paseo Colón 524 7º piso Cap Federal. Contestaremos las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente, PARABRISAS ampliará su servicio de Correo, con el fin de satisfacer la solicitud de sus lectores.

AUTO UNION 1000S

1) ¿Existe alguna publicación sobre el Auto Unión 1000?

2) ¿Tiene cárter el D.K.W.?

3) ¿Cuál es la presión adecuada para las cubiertas?

4) ¿Qué mejoras podría introducirle, sin mayores gastos, para lograr más velocidad?

5) ¿Cuáles son las bujías más recomendables?

6) ¿Cuál es el kilometraje promedio del motor antes de necesitar rectificación?

7) ¿Podría informarme la dirección en Alemania de la fábrica D.K.W.?

8) A los 50.000 km., ¿cuáles son las indicaciones para realizarle un prolijo reacondicionamiento?

NÉSTOR B. VILLAR, M. del Plata

1) No conocemos.

2) Sí, tiene cárter. Lo que no tiene es aceite en depósito, puesto que en el motor de dos tiempos, el aceite lubricante va mezclado con la nafta. Esto se debe a que, con el sistema de lumbreras de cilindro del motor dos tiempos, no sería posible realizar una lubricación convencional.

3) 24 libras.

4) Contestar esa pregunta nos obligaría a realizar un largo estudio sobre preparación de este motor, pues evidentemente no podemos contestar en el aire. Sugerimos que usted se acerque a algún corredor que use esa marca y le plantee el problema.

5) Sabemos de gente que está usando con éxito la Champion UK-10, especial para motores de dos tiempos, pero pensamos que cualquier bujía de marca reputable tiene que andar bien, siempre que la gradua ción térmica sea la adecuada.

6) No puede generalizarse en ese aspecto porque depende del manejo.

7) Auto-Union G.m.b.H., Ingolstadt, Alemania Occidental.

8) Tampoco puede generalizarse en este caso

FORD COMODOREÑO

Tengo un Ford '52, V8, Customline. ¿Cuántos HP tiene? ¿A qué r.p.m.? Está recién ajustado. Le puse aceite multigrado 10/30, pero levanta temperatura. ¿Convendrá ponerle 20/40?

¿Cada cuántos km. debo hacerlo engrasar? ¿Podré aplicarle cuenta-revoluciones? ¿Podría aplicársele una cuarta velocidad? El filtro de aire es del tipo de baño de aceite. ¿Puedo ponerle uno de tipo seco?

¿Podría adaptarle un motor Ford 56 V8?

Tengo pensado permutar mi coche por un 4L de Renault. ¿Testearán esta rural? ¿Qué ventajas tiene la tracción delantera? ¿Afecta el buen funcionamiento del motor el uso de infladores tipo "bujía"?

Q. A. O., Com. Rivadavia

El motor Ford V8 de ese modelo tiene 110 HP. a 3.800 rpm. Si levanta temperatura no es por el aceite. Están muy justas aún las piezas en el block y habrá que esperar que se vayan soltando con el uso.

Engráselo por lo menos todos los meses. En su zona, el viento transporta mucha tierra y arena. Es perfectamente factible aplicarle un cuenta revoluciones de tipo eléctrico; sugerimos escriba al señor D. Wenzel, Republiquetas 1440, Capital, sobre este tema.

No es posible aplicar una 4a. velocidad a una caja Ford de tres marchas. Podría adaptarle una caja de camión, pero no creemos que valga la pena. No debe haber problema para conseguir un filtro de aire de tipo seco; basta que su brida sea adaptable a la del carburador de su Ford.

Pronto efectuaremos el test de la rural Renault 4L. Las ventajas y desventajas de la

https://argentoteca.blogspot.com

tracción delantera se discuten, tanto es así que la casa Renault, como se sabe, fabrica tanto vehículos de tracción delantera como de motor atrás. Para andar en terreno desparejo y en condiciones resbalosas, parece tener ventajas. El 4L funciona muy bien en el barro y, por otra parte, es pública y notoria la buena actuación de los coches SAAB en los Rallyes europeos, muchos de los cuales se corren sobre nieve y hielo.

No tenemos ninguna referencia que indique que el uso de infladores tipo "bujía" perjudique al motor.

CUPE A LA CABEZA

¿Tiene datos del motor V8 de la pick-up Ford F-100? ¿Puede comprarse un motor nuevo de fábrica o, irremediablemente, hay que comprarlo usado? ¿Qué cambios habría que operarle a una cupé Ford 47 para adaptarle ese motor? ¿A qué velocidad llegaría la cupé y cuál sería su consumo medio aproximadamente?

RENATO, Balcarce, P.B.A.

El motor F-100 tiene ocho cilindros de 95,3 x 83,8 mm., 4.785 c.c., 160 HP (según relación de compresión). No creemos que sea posible comprar un motor nuevo en Ford.

Hemos visto en el Uruguay una cupé Mercury 47 con motor Ford de válvulas a la cabeza, de modo que suponemos que la conversión sería también factible en un Ford. Pero no tenemos datos concretos para informarle.

CRUCETAS Y FAETONES

1) ¿Qué función cumplen las crucetas?

2) ¿Qué significa doble faetón?

3) ¿Cuánto cuesta un motor Chevrolet 1951?

4) Mi primo tiene un Peugeot 403. Cuando pretende rebajar de 4a. a 3a., la palanca de cambios no entra con facilidad. Fue a varios mecánicos sin que el problema se solucionara.

s/firma, Córdoba

1) Las crucetas se usan en árboles de transmisión (vulgo "cardanes") y semiejes (vulgo "palieres"). Debido a los movimientos de suspensión, las distintas piezas de la transmisión se mueven entre sí; por ejemplo, la caja de velocidades está fija al bastidor, pero el eje trasero salta para arriba y para abajo con la suspensión. Esto demandaría un árbol de transmisión flexible, pero como esto no es posible, se recurre al uso de dos o más crucetas, que son uniones flexibles que transmiten la rotación, pero permitiendo entretanto movimientos de columpio entre las piezas que giran.

2) Un tipo de carrozado que antes se empleaba mucho; sintéticamente, es el "convertible cuatro puertas" con capota de lona enteriza.

3) No tenemos información.

4) No podemos diagnosticar "de afuera". Parece ser un problema de varillaje.

¿ERRORES O HERRORES?

He notado, en Road Tests vuestros y de la competencia, que en las tabulaciones de error de velocímetro indican variaciones del 8 % más o menos... Me parece un poco exagerado. ¿Acaso los fabricantes no prueban los velocímetros antes de instalarlos?

Este error, ¿tiene relación con el del cuentakilómetros?

He visto que a veces entre los Road Test de ustedes y los de otras revistas, surgen apreciables diferencias, que me imagino se originarán por el empleo de distintas unidades. Entonces, ¿qué importancia tiene un Road Test, si con sus resultados no puede efectuarse una generalización?

¿No podrían incluir en su revista una columna de avisos clasificados de venta de automotores?

ROBERTO VELLIO, Lanús, P.B.A.

En una oportunidad, en una fábrica de automotores nos dijeron que una de las normas extraoficiales de la industria norteamericana era la de que los velocímetros tuvieran un adelanto del 7 %, por razones aducidas como de "seguridad". Sin embargo, algunos coches norteamericanos que hemos testeado tenían velocímetros bastante exactos. De todos modos, los errores que consignamos son efectivos.

El error del velocímetro propiamente dicho, y el del cuentakilómetros, no están relacionados.

No creemos que las diferencias sean tan marcadas. Efectivamente, surgen del uso de distintas unidades. No hay dos coches idénticos entre sí. Si usted quiere hacer una generalización, hágala promediando cifras obtenidas por distintas publicaciones. Ni nosotros ni nuestros colegas podemos testear cien autos a la vez; tenemos que conformarnos con uno.

Debido a la demora en impresión, pensamos que el objetivo de ventas por avisos clasificados lo cumplen mucho más favorablemente los diarios. Así su aviso sale de un día para otro (o dos o tres días a lo sumo).

VELOCIDADES

¿Cuál es la velocidad máxima de un Chrysler '37? Hay gente que me habla de 150 kph... ¿Por qué en el último Gran Premio de Turismo Mejorado no corrieron los Volvo y solamente 2 ó 3 N.S.U.?

BOSCH MOTORS

Pone a su disposición

50.000

distintos tipos de

REPUESTOS LEGITIMOS

para toda la línea

IKA

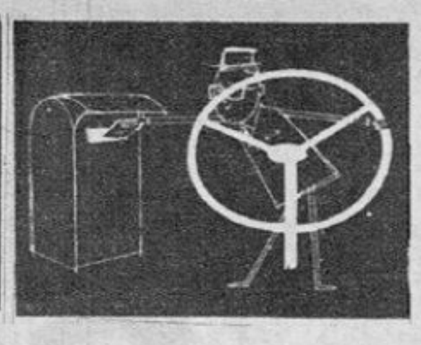
- EL MAS AMPLIO STOCK DE PLAZA!
- LOS MEJORES PRECIOS!
- LA MAS AMPLIA VARIEDAD EN ACCESORIOS!
- NUESTRA VENTAJOSA OFERTA SEMANAL!

Una experiencia que vende... y respalda lo que vende!

DORREGO 715
T. E. 55-1141 al 47.

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS



¿Cuáles son las velocidades máximas del Di Tella y el Magnette? ¿Tiene caja de cambios Porsche el Isard T.700? ¿Se venden en la Argentina el N.S.U. Wankel y el Taunus 12M? ¿Cuánto da el Chevrolet 400?

J. J. T., Capital Federal

No tenemos información sobre el Chrysler, pero se nos ocurre que la velocidad máxima debe estar más cerca de 150 que de 100. En el Gran Premio Internacional de Turismo, participaron algunos Volvo y algunos N.S.U particulares. El equipo Volvo no corrió oficialmente, ni tampoco lo hizo el de N.S.U.

Di Tella, 120/125 (reales); Magnette, no sabemos aún. La caja de cambios Isard no es Porsche, sino básicamente B.M.W.

No se venden en nuestro país ni el N.S.U.-Wankel ni el 12M.

FIAT 1500

Soy poseedor de un Fiat 1500 y creo que mis experiencias podrán ser de interés... En viaje a Mar del Plata obtuve un rendimiento de 12,4 km/litro, aunque creo que éste hubiera mejorado de haber andado a 80 en vez de los 60 que mantuve... Estimo la velocidad máxima en 145 km/hora, obtenida en carretera, en un solo sentido. En conducción sobre adoquinado un poco desparejo, se descoloca el tren trasero, lo cual atribuyo al sistema Hotchkiss-drive. Creo que el problema se resolvería usando amortiguadores más potentes, aunque una mejor solución sería un puente trasero de Dion o similar...

La reprise es excelente; el par motor "viene" a 25, 40, 60 y 90 km/hora en los respectivos cambios.

El service es bueno, aunque hay que tener en cuenta que es un modelo que —cuando escribí esta carta— tenía solamente 5 meses en la calle, lo que redunda en contra de ciertos trabajos y reparaciones.

Recomiendo a los propietarios seguir estrictamente las recomendaciones del manual, y cuidar especialmente los órganos mecánicos aún no producidos en el país, puesto que no hay aún gran existencia de repuestos importados. Espero que vuestro Road Test coincida con mis opiniones...

Registro Nº 610.335

Muchas gracias por su carta, clara e informativa, y evidentemente escrita con un contenido de "conocimiento de causa". Nos agradaría sobremanera recibir otras cartas de lectores comentando sus experiencias con distintos vehículos, especialmente los actuales de producción nacional.

KAISER

Tengo un Kaiser '47... ¿Qué separación deben tener los electrodos de las bujías? ¿Qué consumo tiene? El velocímetro marca hasta 100. ¿Serán kilómetros o millas? ¿Cuál es la luz de válvulas?

Firma ilegible, Cap. Federal.

Bujías, 0,032". Válvulas, admisión, 0,010", escape 0,014", ambas caliente. La marcación de ese velocímetro es, evidentemente, en millas. No tenemos información sobre consumo.

ARGENTA vs. DI TELLA

¿Por qué corre más la camioneta Argenta que el auto?

s/firma, s/dirección

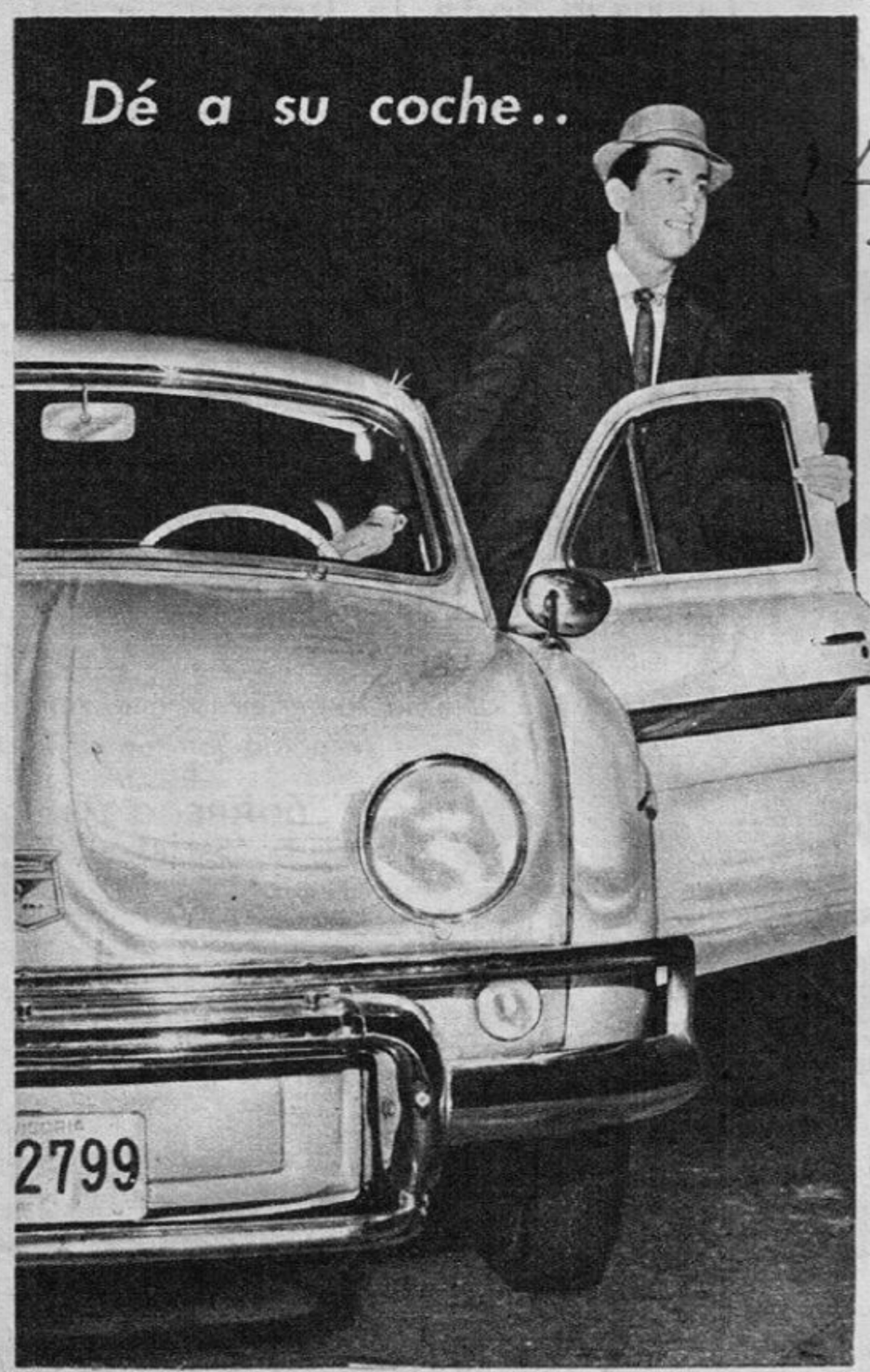
Contra la falta de firma, esta misiva tiene al menos la virtud de la brevedad... La velocidad máxima de estas unidades es aproximadamente igual. Puede variar de unidad a unidad.

ACOMODOS Y TONTERIAS

En CORREO PARABRISAS *se presta demasiada atención a tonterías, como la del lector que preguntaba si era posible colocarle un trombón a un Renault Dauphine... No sé si por razones de acomodo, se presta más importancia a una correspondencia que a otra. Van cuatro cartas que escribo y no me han contestado ninguna... Acerca del Chevrolet 40, 4 puertas, de lujo: ¿Cuál es la velocidad de crucero? ¿Cuál es la luz de bujías? ¿Cómo se mide la luz de válvulas y cuál es? ¿Cuántos caballos de fuerza tiene? ¿Qué diferencia hay entre bujías frías y calientes, y cómo deben usarse? ¿Puede conseguirse un manual para este modelo?*

S/firma, Ituzaingó.

Como en otras muchas oportunidades, reiteramos que solamente se puede contestar una parte de las cartas que se reciben. El Chevrolet 1940 tiene 85 caballos, y la luz de bujías es de 0,040". Si usted nunca ha ajustado la luz de las válvulas, le recomendamos que no haga el trabajo sino que se lo



BRILLO QUE DURA
Y PROTECCION SEGURA
con
PLASTICOTE
Importado de U.S.A.

Auténtica innovación... para una nueva y eficaz manera de proteger, embelleciendo, la valiosa "presencia" de su coche.
Sí, porque PLASTICOTE no es un nuevo lustre, sino un **plastificador** que protege la superficie que cubre y le da hermoso brillo "a nuevo"... ¡todo por largo tiempo!
De fácil aplicación y gran rendimiento: cada lata alcanza para 6 **plastificados.**
Cada plastificado dura más de 3 meses y usted mismo lo puede aplicar en media hora

Representante e importador exclusivo
INDUSTRIAS DAL VERA
Hipólito Yrigoyen 2587 - T.E. 47-2436 - 47-6565 - Buenos Aires

Plasticote *dispone de zonas para distribuidores. Consúltenos*

https://argentoteca.blogspot.com

prestolite®

TOMA "CONTACTO" CON EL AUTOMOVILISTA ARGENTINO

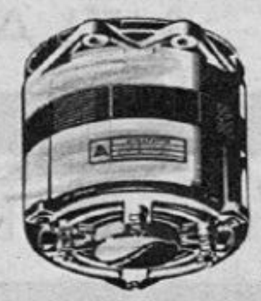
DISTRIBUIDORES

TAPAS

ROTORES

CONDENSADORES

PLATINOS

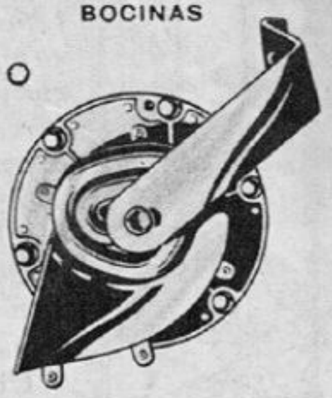

ALTERNADORES

REGULADORES DE VOLTAJE

MOTORES DE ARRANQUE

BOBINAS

BOCINAS



MOTORES LIMPIAPARABRISAS

ACUMULADORES

PRESTOLITE es una línea universalmente impuesta como la marca que garantiza precisión en artículos y repuestos para el equipamiento eléctrico del automóvil, porque PRESTOLITE fabrica precisión. Ahora, usted también puede exigir PRESTOLITE en la Argentina cuando necesite un repuesto eléctrico de primera calidad para su automotor.

Fabricados con licencia y supervisión de **PRESTOLITE INTERNATIONAL CORPORATION** por:

- ✳ ARGELITE S.A.I.C.
- + INACEL S.A.I.C.
- ◆ INDUMAG S.R.L.
- ○ KOVAL Y BLANCK S.A.
- • TRINTER AUTOMOTORES S.R.L.

ENCONTRARA

prestolite®

EN TODAS LAS BUENAS Y MODERNAS CASAS DEL RAMO.

GRANT ADVERTISING

https://argentoteca.blogspot.com

LUS
TRA

AUTOMOVILES

HELADERAS

MUEBLES

LAVARROPAS ETC.

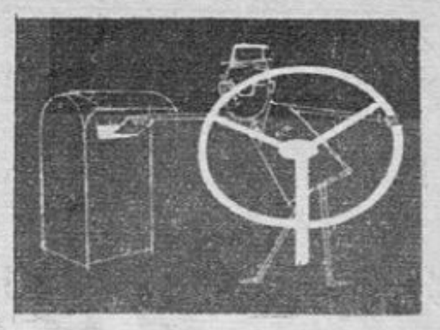
Grumele

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín - LUSTRE LIQUIDO Nº 16 Limpia, lustra y encera en una sola operación - LIMPIAMANOS SIN AGUA Limpia suavemente las manos manchadas de aceites, grasas, tintas, etc. - PASTA PARA PULIR Nº 14 Pule y limpia superficies pintadas - CERA PARA LUSTRAR Nº 18 Abrillanta toda superficie pintada.

SOLICITELOS EN: ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES, BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

CORREO PARABRISAS



encargue a un mecánico. Las luces correspondientes a ese modelo son: 0,006" admisión; 0,013" escape, en caliente.

Bujía "caliente": tiene muy prominente el electrodo central. Adquiere gran temperatura, sirviendo entonces para motores "tranquilos" (baja compresión y bajas rpm). Sirve también para motores gastados; éstos arrojan bastante aceite sobre la bujía, pero la mayor temperatura de una bujía caliente, quema esos depósitos aceitosos.

Bujía "fría": tiene hundido el electrodo central. Se usa para motores de alta compresión y régimen. Mantiene relativamente baja su temperatura y evita así detonancia y autoencendido.

CARTA DE UN MENOR

Si no nos dejan manejar por no tener edad, y porque cometemos toda clase de irresponsabilidades, por lo menos deberían otorgar carnet de conductor solamente después de un examen riguroso... Aquí los únicos requisitos son tener dieciocho años por lo menos, oír y ver lo suficiente... Así andan por la calle bestias de todas clases y colores...

Cambiando de tema: ¿tiene la primera sincronizada el Fiat 1100, '56 ó '57?

José Abel Perdomo, Concepción del Uruguay, E. R.

Evidentemente, usted tiene razón en cuanto al otorgamiento de registros a personas que, aunque tengan más de 18 años, no saben manejar. Pero el límite mínimo de edad está condicionado más a factores legales que, digamos, mecánicos o psicofísicos. En EE.UU., la mayoría de los estados otorgan registro a los 16 años; en Inglaterra, a esa edad puede conducirse motocicleta, automóvil recién a los 18. ¿Sería de utilidad pública rebajar un año o dos la edad mínima para conducir? Difícil y discutida cuestión...

El Fiat 1100 NO tiene sincronizada la primera velocidad.

DAUPHINE AUTOENCENDIDO

Tengo un Dauphine '61 recién rectificado. Sufre autoencendido... ¿Por qué será? ¿Qué bujías me conviene usar? ¿Puedo usar aceite multigrado? ¿Perjudica al motor el autoencendido? ¿Cuántos caballos de fuerza tiene el Dauphine? ¿Cuál es la velocidad máxima y de crucero? ¿Puede conseguirse un permiso para Capital Federal, para manejar antes de los 18 años? ¿Para qué sirve la luz verde del tablero?

Dauphinista Satisfecho, Capital Federal.

No conviene rectificar un Dauphine; es más conveniente reemplazar las camisas por otras nuevas, usando elementos "0 km" de fábrica. Tal vez el motor rectificado haya quedado muy duro, porque según hemos visto, en algunos talleres de rectificación se trabaja muy descuidadamente. El autoencendido podría también ser debido a bujías inadecuadas; el manual recomienda A. C. 45 F8 o equivalentes en otras marcas. El Dauphine tiene 31 HP SAE y su velocidad máxima es del orden de los 110-115, con crucero de 80-90. Puede usar aceite multigrado 20-40. El autoencendido puede perjudicar el motor a la larga, en algunos casos. La luz verde indica que la dinamo empezó a cargar; debe prenderse cuando usted conecta el encendido y debe estar prendida, o titilando, mientras el motor regula. Debe apagarse en cuanto se acelera el motor.

Hasta los 18 años, no se puede conducir automotor en ninguna parte del país.

BERGANTIN Y JEEP

¿Son idénticos los motores del Bergantín y el Jeep?

Ideal Martín, Punta Alta, P. B. A.

Sí señor, idénticos.

ROAD ENCUESTA

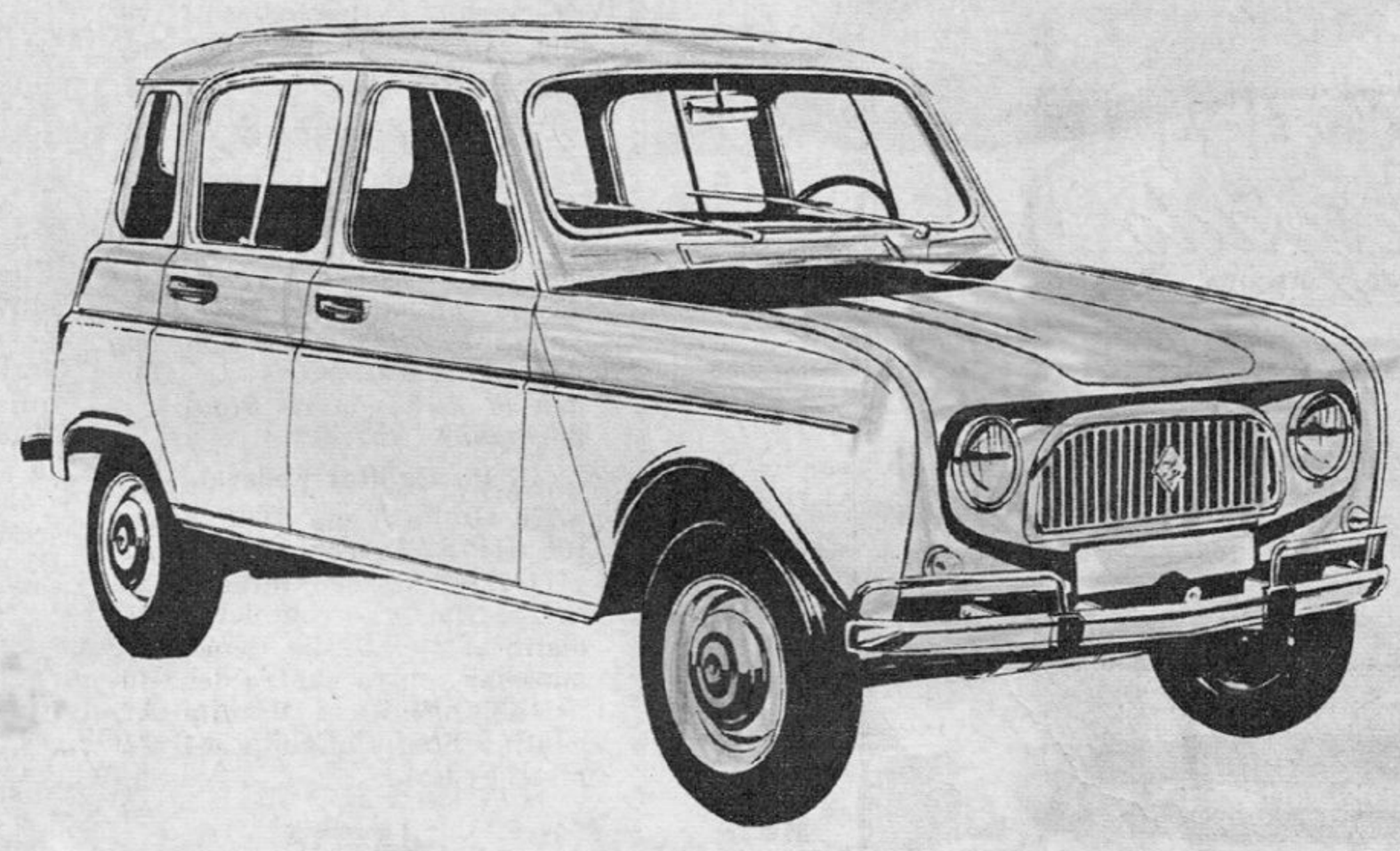
No me gustan los Road Test por ser demasiado estrictos y poco convincentes como para que un futuro comprador quede definitivamente satisfecho... Creo que falta la opinión de los dueños sobre el coche testeado, gasto, conducta del motor, etc.

Antonio Raulena, Cap. Fed.

En Estados Unidos se usa el sistema de la encuesta, pero, probado en nuestro país (no por Parabrisas) dio resultados poco satisfactorios. Todo el mundo encontraba perfecto el coche encuestado; salieron a luz alguno que otro comentarios interesantes, pero de ninguna manera suficientes como para justificar el engorroso costo de una encuesta. Parece que la gente es reacia a opinar en con-

https://argentoteca.blogspot.com

Usted experimentará la mágica sensación de estar sentado sobre una nube, al acomodarse en un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el

viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire, encerrados en la espuma sintética TELGOPREN, que suavizan para usted las rutas más duras con su asombrosa elasticidad.

Telgo-pren

la maravillosa espuma sintética de poliuretano.

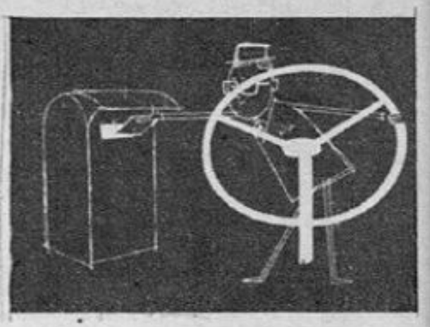
Primer fabricante en la Argentina:
HULYTEGO S.A.
San Martín 570 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

ESPECIAL
PARA MANEJAR!
NUEVO MODELO TRENZADO
IDEAL PARA
AUTOMOVILISTAS
40-16-569-5
Mamón Spor
Plantillado
INDUSTRIA
ARGENTINA
SISTEMA
Delgado
CON SEGURO DE VIDA
EL MEJOR CALZADO ARGENTINO
• Gran flexibilidad
• Amplia libertad de movimientos
• Máxima aireación
FLORIDA ESQ. CORRIENTES - CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784
Avellaneda: AV. MITRE 289 - Rosario: CORDOBA 1090
Mar del Plata: RIVADAVIA 2637 - Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434
C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN
Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.

TODO PARA LA SUSPENSION
GIAMMAR
LINEA COMPLETA en ● repuestos para suspensión GIAMMAR e IMPORTADOS ● amortiguadores GIAMMAR e importados de la famosa marca GABRIEL ● resortes para suspensión ● soporte punta de eje ● parrillas ● extremos de barra ● mov.esféricos ● equipos completos de suspensión independiente para Rastrojeros, Estanciera y Jeep.
AMORTIGUADORES: 18 MESES DE GARANTIA
VIAMONTE 1635 - CAP. T. E. 42-4236-4957
FABRICA: AV. CRUZ 3133

CORREO PARABRISAS



tra del coche por temor a hacer descender su cotización en el mercado de automotores usados.

Además, en muchas oportunidades se testean coches recién presentados y cuyos pocos dueños no han tenido tiempo de formarse una idea muy definitiva del coche. Siempre nos interesa, por otra parte, que los automovilistas nos escriban para darnos impresiones y comentarios sobre el coche que poseen.

ALFISTICAS

¿En qué se diferencia el Alfa Giulia del Giulietta? ¿Cuál de los dos es más veloz? ¿Es posible importar el Giulia? Tengo entendido que en la provincia de Buenos Aires no hay ningún concesionario... ¿Tienen la dirección de algún importador?

L. C. P., Capital Federal.

El Giulia tiene 1600 c.c. y 106 HP-SAE, contra 1300 c.c. y 71 HP-SAE del Giulietta. La carrocería es completamente distinta, y el Giulia tiene cinco marchas contra cuatro del Giulietta. Consulte a Vianini Argentina S.A., Cangallo 564, Capital Federal.

ISETTA

¿Puede conseguirse la dirección de algún representante o vendedor de las microcupé Isetta-B.M.W.? Necesitaría algún manual, prospecto, etc.

HÉCTOR J. GALLARDO, Caronti, 92, Bahía Blanca.

No conocemos en la actualidad ningún representante de Isetta-B.M.W. ¿Algún lector podría ayudar al señor Gallardo?

MANCHONES Y VACIOS

1) ¿Cuáles son las consecuencias de acelerar un motor en vacío? Me refiero a los coches chicos...

2) Si a un De Carlo se le cambiara el sistema de manchones por una cruceta del tipo Jeep, ¿se alteraría peligrosamente la trasmisión?

3) Lo antes citado, ¿puede tener consecuencias por ser un motor flotante?

Un Decarlista, Olavarría.

1) Según la explicación que dan la mayoría de los técnicos, cuando un motor está cargado, es decir, cuando arrastra el peso del vehículo al cual pertenece, se "comprime" el conjunto pistón-biela-manivela; es decir, por un lado el peso que arrastra, por el otro, la compresión propia del motor. Con el motor en vacío, hay presión de un solo lado, y entonces la biela y el pistón tienden a "estirarse". Es muy fácil que se corte una biela en una acelerada en vacío. La explicación es muy somera, pero hemos tratado de resumir el problema en un solo párrafo.

2) No creemos que haya espacio para colocar crucetas tipo Jeep; por otra parte, éstas carecen de la elasticidad necesaria que proporciona el manchón. Si el tren delantero está correctamente alineado, estos manchones no se cortan; recientemente nos visitó el amigo Elías Hauque, de Punta Alta, muy conocido en estas páginas por sus desinteresadas colaboraciones con propietarios de unidades De Carlo. El señor Hauque nos prometió un artículo sobre mantenimiento del De Carlo, similar al que recientemente apareció sobre cuidado de un Fiat 600.

3) Hay un poco de confusión en su pregunta. No es flotante el motor, sino que está fijado al bastidor como cualquier motor. Son flotantes los semiejes y "palieres", es decir, la suspensión es del tipo "columpiante". Lo precedente a guisa de explicación; pero sinceramente, no comprendemos exactamente el sentido de su consulta.

JUVENCIA

Tengo un Chevrolet '40. ¿Qué criterio tienen ustedes de los modelos del '50 para atrás? ¿Son coches viejos?

No hacen ningún test de estos modelos: ¿por qué? ¿Por qué no dan algunos datos de estos modelos, que tanto se ven en las calles de Buenos Aires? Tengo calificada a su revista, como sensacionalista, pues trata exclusivamente autos modernos, de los cuales pocos son los que llegan a nuestro país...

Lector Disconforme, Ituzaingó, P.B.A.

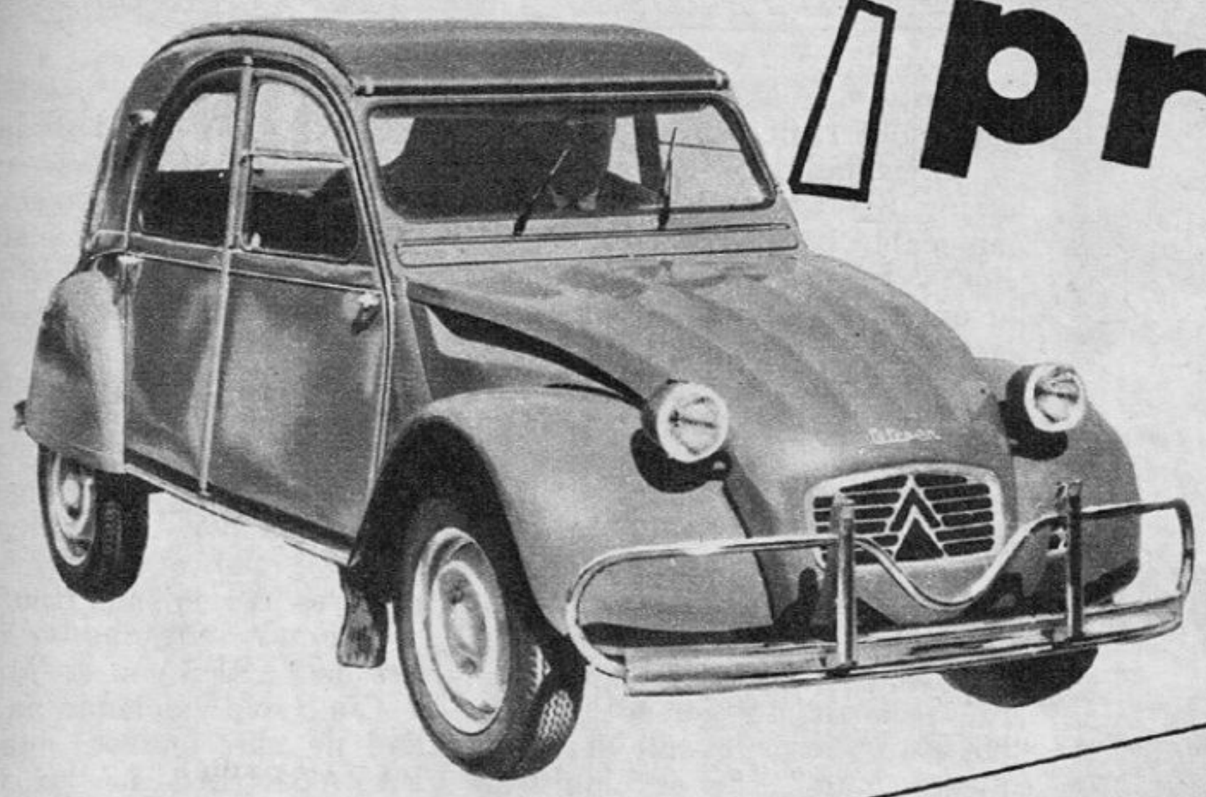
Un coche del año 1940 es un coche viejo, no por interpretación filosófica, sino porque después de 25 años de andar golpeándose por las desastrosas (en general) calles argentinas, tiene que estar muy bien mantenido para que no constituya un peligro latente, por dirección fatigada, frenos ineficaces y suspensión vencida. Estos coches se siguen usando en nuestro país porque no hay remedio para muchos; si usted viviera en EE.UU. o en Europa, segu-

https://argentoteca.blogspot.com

Símbolo de seguridad y economía

DE C. E. SALINAS SE SALE EN **CITROËN**

¡pruébelo!



Llene esta pequeña planilla, remítanosla por correo, y gustosamente pasaremos por su casa para que Ud. maneje y pruebe, sin compromiso alguno, el automóvil más sencillo, perfecto y avanzado.

C. E. Salinas S.A.

JOSE M. MORENO 351 - T.E. 90-3192

P.B.1

¿Tiene coche?

¿Cuál es su actividad?

¿Necesita un coche práctico, económico, útil para ciudad y campo, y prácticamente sin gastos de mantenimiento?

¿Usted puede pagar una cuota mínima mensual para tener un coche de ese tipo?

¿Usted manejó alguna vez un Citroën?

¿A qué teléfono debemos llamarlo para combinar día y hora en que pasaremos a buscarlo para que Ud. pueda probar personalmente las bondades del Citroën?

P.B.1

ALBATROS

citroën

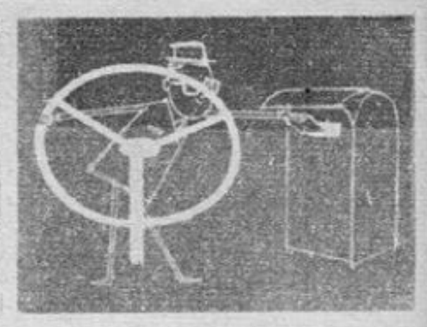
https://argentoteca.blogspot.com

CINCO PUERTAS
Y SIETE VIDAS!

- APTA PARA CUALQUIER CAMINO!..
- FACIL DE ADQUIRIR... Y DE PAGAR
- C/INTERESES REDUCIDOS Y LARGOS PLAZOS
- RAPIDA ENTREGA

PEDRO MEMI e HIJOS S.A.
BELGRANO 2394 - T. E. 47-3011/15
MAZA 541 - T. E. 97-3652 - CAP.

CORREO PARABRISAS



ramente no estaría usando un Chevrolet 1940. No hagamos de la necesidad una virtud. A lo mejor SU Chevrolet 1940 está impecable de suspensión, dirección y frenos (y gomas), pero la mayoría no lo están, ni tampoco sus contemporáneos de las otras marcas.

En muchas oportunidades hemos explicado que nuestros tests se hacen con unidades cedidas por las fábricas. ¿Qué fábrica nos cedería un Chevrolet 1940? Nuestros Road Tests han sido casi exclusivamente de autos de producción nacional, de modo que escasamente puede decirse que sean "pocos los que llegan a nuestro país".. Y en cuanto a las presentaciones de novedades extranjeras, hacemos lo que hacen todas las otras revistas del mundo y lo que corresponde a nuestra función periodística.

DISCREPANCIAS AUTOUNIANAS

En PARABRISAS 39, pág. 6, un lector preguntaba sobre la conveniencia o no de usar aceite 2T en un Auto Unión, o si debía agregarse algún descarbonizante; decía que el Desolite K era difícil de conseguir y, además, caro. Escribimos a IASFSA y nos contestaron que era posible usar 2T, pero en proporción 32:1 en lugar de los 40:1 recomendados para aceite convencional. No era necesario usar aditivos en aceites envasados (X-100, Supermóvil, Extra), pero el Desolite convenía en el caso de usar aceite suelto.

Hemos recibido ahora una comunicación de Marañón y Cía., S.R.L., distribuidores del Desolite, quienes manifiestan: "...en la misma se vierten conceptos sobre el uso del aditivo Desolite K, que a nuestro entender deben estar equivocados por las siguientes razones:

"1ª) A los coches nuevos Auto Unión les colocan en fábrica una calcomanía con esta leyenda: Mezcla de combustible recomendada:

1 litro de aceite SAE 40
80 cc. de Desolite K
40 litros de nafta común
(Ver páginas 34 y 35 del manual).

Esta recomendación es terminante en los manuales castellano, inglés y alemán, y en ningún caso se mencionan como recomendables aceites sueltos o envasados, sino solamente aceite SAE 40.

"2ª) Los aceites "envasados" que se recomiendan en dicha respuesta para ser usados en la mezcla, sin necesidad de agregarle ningún aditivo, no han sido desarrollados especialmente para el motor de dos tiempos, la prueba es que la Shell recomienda el 2T, que es un aceite especial para dicho tipo de motor, lo cual no tendría razón de ser si, por ejemplo, el X-100 cumpliera íntegramente los requisitos contra la corrosión establecidos por la fábrica Auto Unión y por otras fábricas de motores del mismo tipo."

Dejamos sentadas las posiciones de IASFSA y de Marañón y Cía., solo haciendo la salvedad de que, en esta instancia, PARABRISAS no ha volcado opinión alguna. Nos hemos limitado a transcribir, en primer lugar, el comentario de los fabricantes argentinos de Auto Unión, en segundo lugar, la posición de los importadores de Desolite-K.

SE VA LA SEGUNDA

¿Harán el Road Test del Taunus 17M 1958? Mi coche tiene tres velocidades; como ando en la ciudad a menos de 40 kilómetros por hora, frenando en cada esquina y esquivando pozos, casi no uso la tercera. ¿Procedo bien o estoy perjudicando el coche?

OSCAR CAMPEOL, San Martín, PBA.

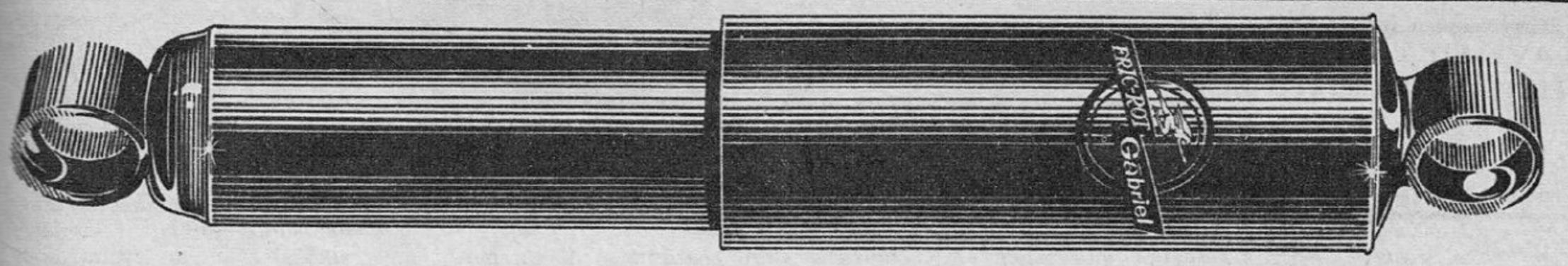
En muchas oportunidades hemos explicado que un "Road Test" se hace con un coche de fábrica, cedido por el fabricante, y que se toma como representativo de su producción actual. Por lo tanto, es evidente que no hacemos tests de autos de modelos anteriores.

Si usted anda a menos de 40, creemos que su práctica es muy acertada. Ud. no debe colocar la tercera hasta no sentir que en esa marcha el motor trabaja en forma desahogada. No conocemos tan bien el Taunus, pero nos imaginamos que en ese coche la tercera debe marchar suavemente recién a los 40-45. Abajo de 40, hace usted muy bien en usar constantemente la segunda, reservando la tercera para las avenidas.

ROBOS

Ustedes una vez dijeron que para estar seguro de que no le robaran el auto, la mejor solución era sacarle las ruedas o el tanque de nafta... Hace años que cuando tengo un estacionamiento prolongado, le saco el rotor al distribuidor... Para robar el coche los ladrones ten-

https://argentoteca.blogspot.com



SE UNEN LOS DOS GRANDES

EL PRIMER AMORTIGUADOR ARGENTINO CON EL DE FAMA MUNDIAL!

FRIC ROT S. A. I. C. ROSARIO, ARGENTINA, Y **THE GABRIEL Cº**, CLEVELAND, OHIO USA., SE ASOCIAN PARA BRINDAR AL PUBLICO ARGENTINO, UN PRODUCTO QUE AMALGAMA PRESTIGIO Y EXPERIENCIA: EL AMORTIGUADOR **FRIC ROT-GABRIEL**

- EXTRAORDINARIO RENDIMIENTO
- PROBADA RESISTENCIA
- MARCHA SUAVE Y COMODA
- MAYOR PROTECCION PARA SU COCHE POR MAS TIEMPO

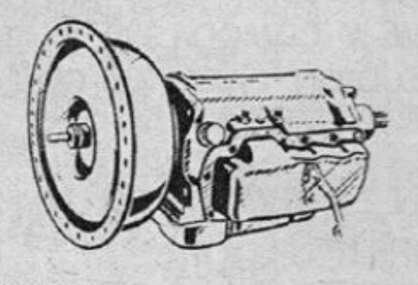
FRIC ROT-GABRIEL, EN LA AVANZADA DE LA TECNICA DEL AMORTIGUADOR.

FRIC-ROT Gabriel ®

EL PRESTIGIO ARGENTINO CON LA EXPERIENCIA MUNDIAL

https://argentoteca.blogspot.com

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
ASHER S. C. A.
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS
ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" y secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA casi esq. Pampa
(entre "La Tranquera" y "La Fusta")

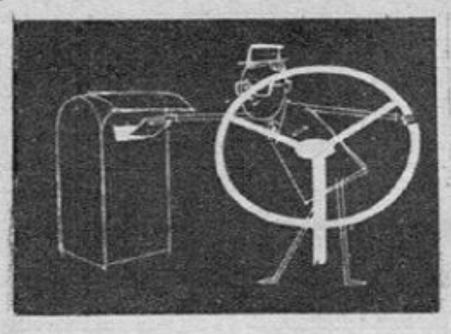
CAMBIO ó REPARACION de CAJAS de VELOCIDAD
EN EL DIA!

HYDRAMATIC POWERGLIDE FORDOMATIC
JETAWAY TURBOGLIDE MERCOMATIC
DYNAFLOW POWERFLITE
Contamos para ello con el equipo mejor y más completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.
AL INTERIOR
ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS
HECTOR NAZAR S. A.
PEÑA 2934 - CAP. Tel. 82-1472
ESPAÑA 1118 - CAP. Tel. 21-5465
ROCHA 1478 - CAP.

"RECAPADOS RINDEMAS"
de ANGEL FUKS
• VULCANIZACIONES • RECAPADOS
• RECAUCHUTAJES • COCINADOS

En la gran ampliación de su planta industrial del vulcanizado presenta el
NUEVO DISEÑO
En medidas
5,0 x 15
640 x 13
590 x 14 y otras
WARNES 1663/1552
Tel. 59-1729 - Bs. As.

BALANCEE SUS RUEDAS EN
Av. LUIS M. CAMPOS 273

CORREO PARABRISAS



drían que tener en el bolsillo un rotor de la misma marca...
M. GIANDANO, Fuentes, S.F.

Ése es un recurso viejo y bastante eficaz. Puede hacerse en cualquier automóvil; basta sacar la tapa del distribuidor, quitar el rotor y colocárselo en el bolsillo. El coche puede entonces ser llevado únicamente a remolque o mediante la colocación de otro rotor. La operación requiere escasos segundos y ofrece un interesante porcentaje de seguridad (siempre que el auto no se lo lleven con una grúa...).

AUTO UNION

Tengo un Auto Unión 61 y pienso que a algunos lectores les interesarán mis experiencias...

Se rompen a menudo las baquelitas de los levantavidrios de las puertas delanteras. La solución es poner las que trae el Bergantín, que son de aluminio... Para suavizar la caja de cambios le puse aceite Molykote, con óptimo resultado.

Coloqué tres bobinas originales Bosch para mejorar el encendido. Mandé pedir a Alemania un manual y me lo mandaron sin cargo...
J. COUCIEOR, Cap. Fed.

Agradecemos al lector sus comentarios. Siempre nos interesan sobremanera las experiencias de los lectores con sus coches, especialmente los de producción nacional o importados de mucha difusión. Lógicamente, al publicarlos lo hacemos sin compromiso de nuestra parte; nos limitamos a trasladar la información.

Anticipando lluvias de cartas pidiendo la dirección de Auto Unión, es ésta: Auto Unión G.m.b.H., Ingolstadt, Alemania.

GRACIELA 61

1) ¿Cada cuántos litros de nafta debe ponerse el litro de aceite?

2) ¿Cada cuántos km. deben cambiarse las bujas?

3) ¿Cuántos km recorre con 20 litros en ciudad y en ruta?

4) ¿A qué velocidad hay que ir para que no se empasten las bujías?

5) ¿A qué temperatura trabaja el motor?

6) ¿Tendrían inconveniente en hacer el Road Test o presentación?
JORGE C. SERVICI, Morón, Prov. de Buenos Aires.

1) Aproximadamente 40.

2) 15.000 a 20.000. Mejor 15 mil tratándose de un motor de dos tiempos en el cual las bujías se ven sometidas a trabajo bastante rudo.

3) No tenemos experiencia ni informaciones exactas, pero estimamos que debe rendir unos 12-14km/litro, a velocidad moderada en ruta (80) y 10-11 en ciudad.

4) Estimamos 50 en cuarta, cómo mínimo.

5) Todos los motores de auto en general trabajan mejor alrededor de los 85 grados.

6) Los Road Tests y Presentaciones se hacen solamente de vehículos de producción contemporánea.

FUNDICIONES

¿Cuál es la fundición que se usa para los motores de motos y motonetas? ¿En los motores de auto de cilindros cambiables, la fundición es la misma? ¿Cómo pueden aumentarse las revoluciones de un motor ya construido? ¿Cómo habrá que hacer para llevar un motor de 4.500 a 9.000 rpm.? ¿Cuál es el máximo de revoluciones que puede tener un motor? ¿Qué ventaja tiene un motor de muchas revoluciones sobre otro más lento?
PEDRO F. GÓMEZ, Rosario, SF.

Es habitual que los motores de motocicleta y motoneta tengan mucho aluminio. En caso contrario, la aleación empleada es la "fundición gris" de alta calidad, que puede responder a varias fórmulas.

Tratándose de motores de auto con camisas cambiables, a veces puede usarse una fundición de calidad algo inferior a la que hace falta cuando el cilindro está rectificado directamente en el block.

Duplicar el régimen útil de un motor significa modificarlo tanto que poco quedará de su estructura original. El proceso de modificación va desde carburador, por árbol de levas, hasta cigüeñal y bielas. No es demasiado difícil lograr aumentos de hasta un 20 % en los motores habituales de turismo, siempre que el usuario esté dispuesto a sacrificar economía, duración y buena marcha en baja; pero de ahí en adelante la cosa se pone brava. Duplicar un régimen útil significa años y muchos pesos. No puede hablarse de máximo de revoluciones sin saber algo sobre el motor. Los de aeromodelismo tienen hasta 20.000 rpm. Los comunes de moto andan normalmente en 7.000, pero hay motores japoneses que funcionan tranquilamente con regímenes del orden de las 10.000.

Puesto que la potencia es el producto de rpm por presión media efectiva, al aumentar las rpm, si mantenemos la pme, lograremos aumentar la potencia sin alterar la cilindrada del motor ni, por supuesto, su peso o volumen. Los motores de muchas rpm tienen más potencia y pesan menos que los motores equivalentes de bajo régimen.

PREFECTO

...Desde hace una semana soy poseedor de un Ford "baby" inglés, modelo 1946, el único que pude conseguir sin endeudarme; además, gente amiga me lo recomendó como una cosa decente para principiantes... No rinde más que 50/60 km/hora, y solo lo saco a rodar los fines de semana... Yo no sé nada de nada y por eso les pido algunos datos:

1) ¿Qué aceite es el más indicado para este coche, y cada cuánto tiempo debo cambiarlo?

2) ¿Cuánto tiempo dura un engrase?

3) ¿Cuál debe ser la presión de aceite en el indicador?

4) ¿Debo usar solamente nafta común?

5) ¿Qué consumo de nafta puede ser considerado normal?

6) ¿Qué valor puede tener el auto? Está bueno de chapa, pintura, gomas, etc...
BACHILLER, R. Mejía, P.B.A.

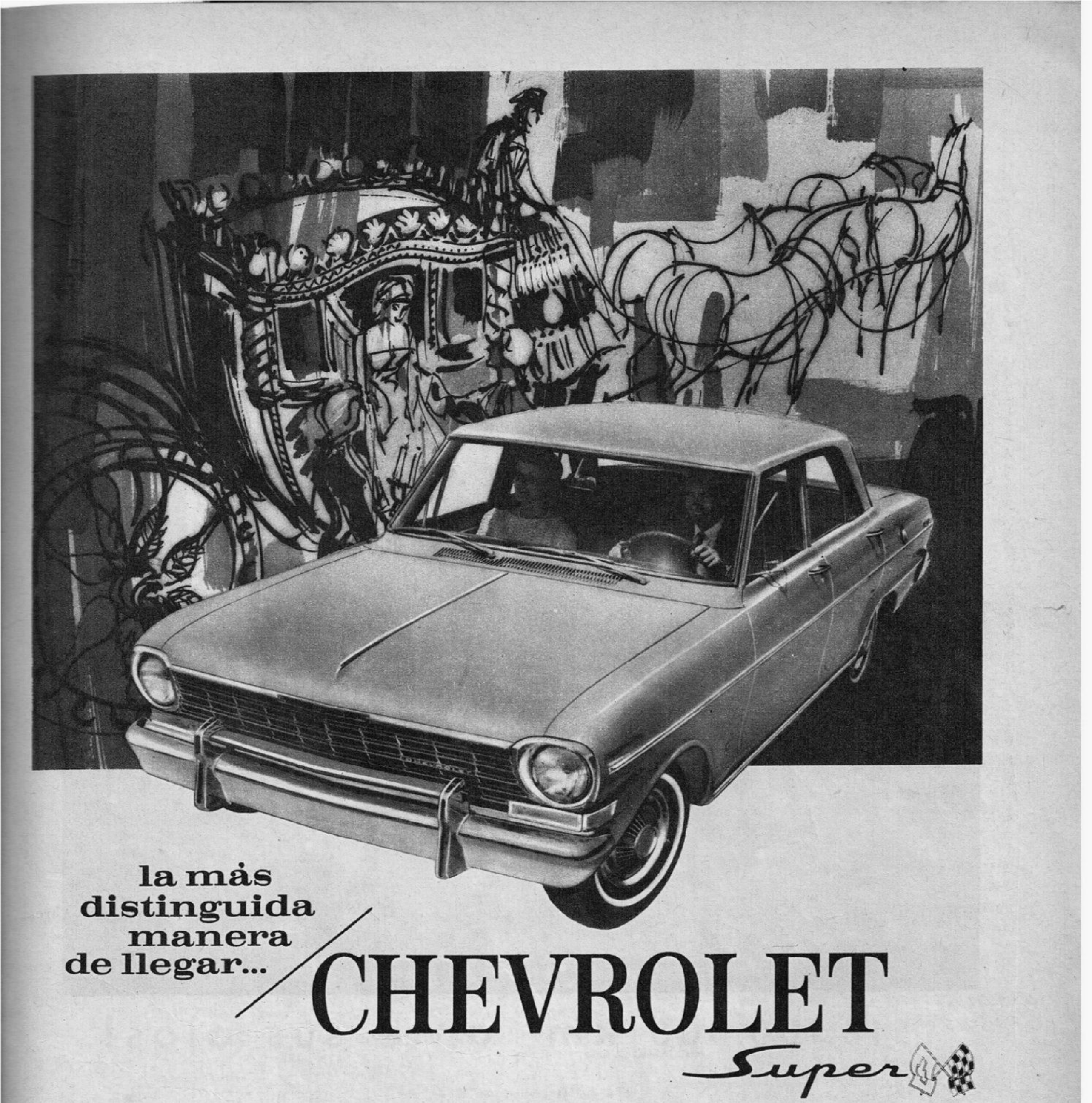
1) El tipo de aceite varía según el estado del motor (motor muy gastado, aceite de mayor viscosidad, es decir, de número más alto). Nosotros no tenemos ninguna indicación sobre el estado de su motor, pero como promedio le recomendamos usar aceite SAE 40 de buena marca, sin detergentes.

2) Como usted usa el auto muy poco, y la grasa tiende a ir secándose, le recomendamos que haga engrase cada 1.000 kilómetros, o más frecuentemente si sale en días de lluvia muy intensa.

3) Según el manual que tenemos de los Ford Baby 1939-1953, este coche no tiene manómetro indicador de aceite. En el caso de que a su coche le hubieran aplicado uno, la presión de funcionamiento, con motor caliente, debe ser del orden de las 30 libras/pulg². Conviene no circular con menos de 20 libras.

4) Usar nafta especial no perjudicará al coche, pero tampoco obtendrá ninguna ventaja con ella. Salvo que el motor se halle muy fuera de punto; en esas condiciones podría ser que el motor pistoneara con común y dejaee de hacerlo con "especial".

https://argentoteca.blogspot.com



la más distinguida manera de llegar...

CHEVROLET *Super*

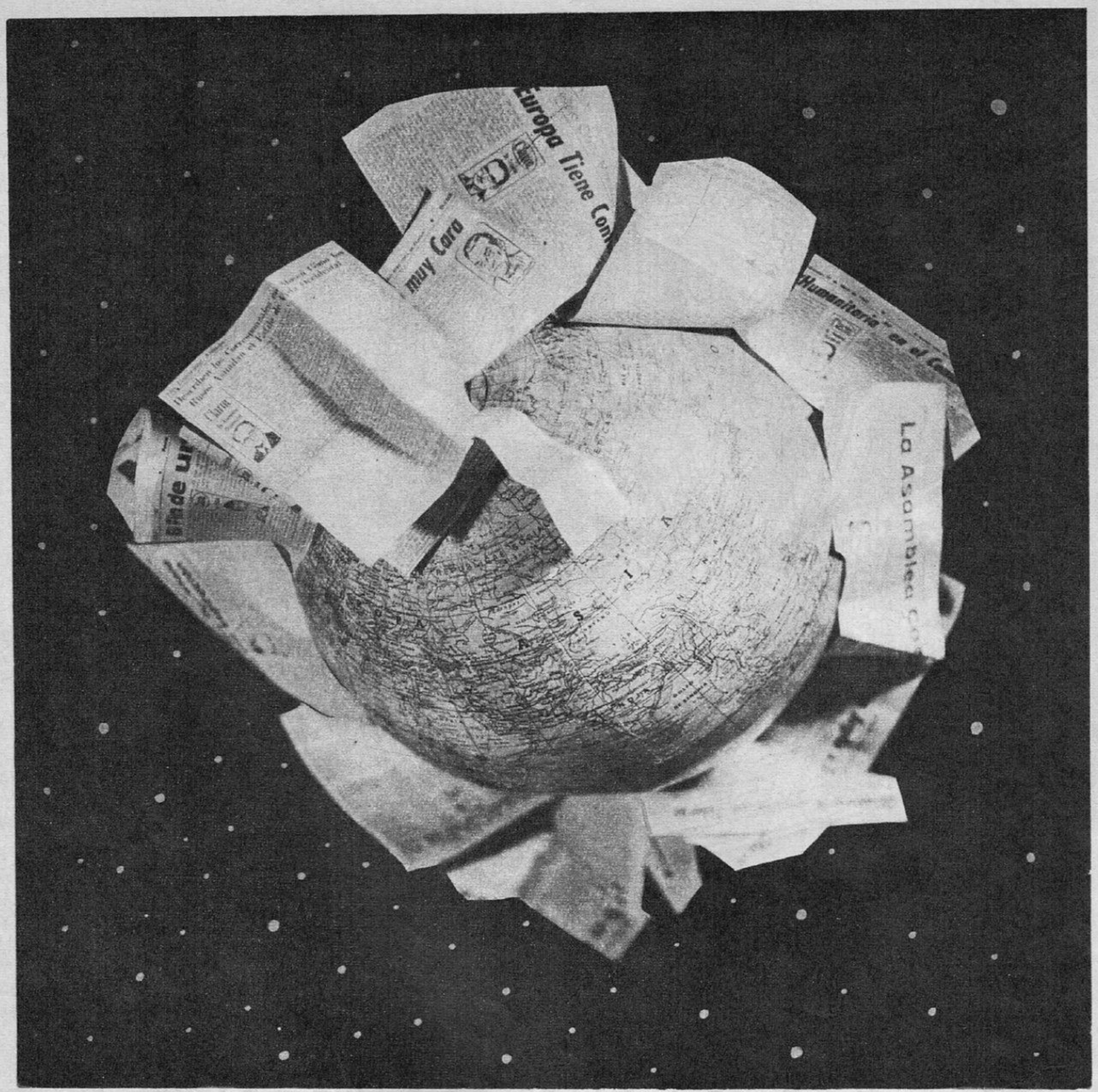
Las puertas del nuevo Chevrolet Súper le abren un ciclo de prodigiosos acontecimientos. Usted participa de la envidiable emoción de poseer un sueño. En lo mecánico, por el poderoso impulso de su *nuevo y potente* motor Chevrolet Súper 3.800 de 125 HP reales, que le brinda mayor potencia y pique incomparable... Por su inigualada suspensión: con resortes de acción progresiva adelante y hojas "Uniflex" extrafuertes atrás y sus amortiguadores de extraordinaria capacidad... En lo referente a su línea y suntuosidad ¡todo! La línea pura que define su época... El *interior renovado* y revestido con notables aciertos de buen gusto, calidad y confort, ofrece un ambiente de depurado lujo...

OTRAS NOVEDADES DEL CHEVROLET SUPER • Ruedas y neumáticos de gran diámetro que permiten alta velocidad, suave andar y amplio despeje del suelo • Poderosos frenos • Carrocería de construcción integral de robusta y perfecta terminación • Nueva parrilla cromada y elegantes baguetas que realzan su línea • Finos tapizados en 4 combinaciones de colores • 27 combinaciones de colores exteriores para que Ud. elija a su gusto personal • El Chevrolet Súper viene ya equipado con todos sus accesorios, incluidos en su precio

Solicite una demostración al Concesionario G. M. más próximo.

Es un producto GENERAL MOTORS ARGENTINA. S. A. miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

https://argentoteca.blogspot.com



¡510.100.500 km² ante sus ojos!

La superfice total del globo terráqueo cabe en las páginas de Clarín, que ofrece el más completo panorama informativo a través de los más cotizados corresponsales. He aquí uno de los motivos que hacen de Clarín el matutino que más se vende. He aquí porque más gente interesada en la actualidad universal lee Clarín. Es decir, más gente que puede comprar lo que usted vende.

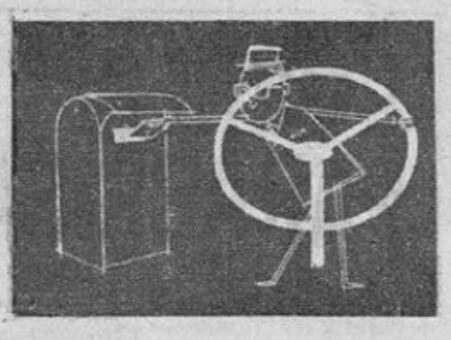
Clarín

EN INFORMACION INTERNACIONAL ATRAE MAS PORQUE TRAE MAS

Producción CLARIN - A.G.E.A. S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS



5) Alrededor de 10-12 kilómetros por litro.
6) 100-120.000 pesos.

REBAJE EN PEUGEOT

¿Cómo se realiza un rebaje? ¿Perjudica en algo el motor? El "ronroneo" que producen algunos de estos coches al acelerar ¿es debido al caño de escape directo o a alguno especial?
UN PEUGEOTISTA CURIOSO, Cap. Federal.

Cuando se trata de un rebaje a una velocidad sincronizada, la técnica es fácil; basta acelerar el motor y pasar la palanca a velocidad inmediatamente inferior. La mayoría de los coches tienen sincronizadas todas las velocidades menos la primera; algunos tienen sincronizada la primera también (Peugeot, Auto Union, Isard, N.S.U., De Carlo, Fiat 1500, GW, Citroën 2c.v., etc.), y algunos, muy pocos, tienen la segunda sin sincronizar (Fiat 1500 anterior, seis cilindros, por ejemplo).

El rebaje a una velocidad no sincronizada es más trabajoso. Supongamos de segunda a primera. Desembrague. Pase a punto muerto. Suelte el embrague y acelere el motor con un golpe rápido. Desembrague nuevamente y vuelva a acelerar; en ese momento, pase la palanca a primera.

La intensidad de las dos aceleradas dependerá de la velocidad que lleve el auto en el momento de hacer la operación. Pero en su Peugeot Ud. no tendrá problema, pues todas las velocidades son sincronizadas. La operación de rebaje, correctamente efectuada, no perjudica el automóvil. Si se hace mal puede producir desgaste de la transmisión o aún, en casos extremos, rotura de la caja de velocidades.

El ruido que hacen algunos Peugeot al acelerar se debe al uso de sistemas de silenciador especiales, de los cuales existen varias marcas en venta en Buenos Aires. Si quiere uno, consulte en una agencia Peugeot.

ROSARINO ATREVIDO

...Me tomo el atrevimiento de enviarle las fotografías adjuntas, captadas durante el Gran Premio Internacional de Turismo... Disculpen si están borrosas... Por último, me tomo la libertad de enviarle una fotografía tomada a través del parabrisas del automóvil, de acuerdo con sus precisas instrucciones...
DALMIRO M. SAUCE, Rosario, SF.

Agradecemos mucho su gentileza (¿de dónde "atrevimiento? Muchas gracias, aunque las fotografías no eran reproducibles).

Sin embargo, en cuanto a la foto tomada a través del parabrisas, o nuestras instrucciones no fueron tan precisas, o alguien se equivocó. El lector (o algún amigo) se situó en el asiento trasero del coche y enfocó el volante y el tablero. La foto en sí está bien tomada y bien enfocada, pero la idea que recomendamos nosotros es la de tomarla desde el puesto del acompañante, y no enfocando el tablero sino el objeto exterior que desea enfocarse... Lo que se desea obtener es la foto del paisaje y no del tablero del auto...

CHEVROLET

1) En mi pickup '61 uso nafta especial porque noto que con ella el auto pica mucho. ¿Puede tener algún inconveniente en un auto grande?

2) En nuestro medio, ¿es un inconveniente real tener un coche con cambios automáticos?
R. J. L., Capital Federal.

1) El lector parece suponer que la nafta especial sirve únicamente para coches chicos. Esto, por supuesto, es inexacto. Pero nosotros no creemos que pueda obtenerse ninguna ventaja en performance con nafta especial, salvo en el caso de pistoneo con la común.

2) Nosotros creemos que existe un "complejo" injustificado contra los cambios automáticos. Es muy raro que se descompongan. Cuando empiezan a andar mal, su reparación es a veces costosa, pero también es costosa la reparación general de un motor de ocho cilindros y válvulas a la cabeza, y, sin embargo, ¿cuántos de esos motores hay andando en el país? No hay mucho sentido de proporción en esto. Mucha gente que hemos visto andar en la calle maneja tan mal que una buena transmisión automática le haría prolongar bastante la vida útil del auto, por lo menos en lo que se refiere a la transmisión, diferencial, eje cardánico, etc....

AVENTURAS EN LA RUTA

Estoy en la compra de un Ford T 1927... Quisiera saber si podría realizar una aventura como en "Ruta 66" desde Buenos Aires hasta Mendoza y de Mendoza a Bariloche, regresando por Bahía Blanca y Mar del

EL NUEVO RENAULT, TIENE...
CINCO PUERTAS
Y SIETE VIDAS!

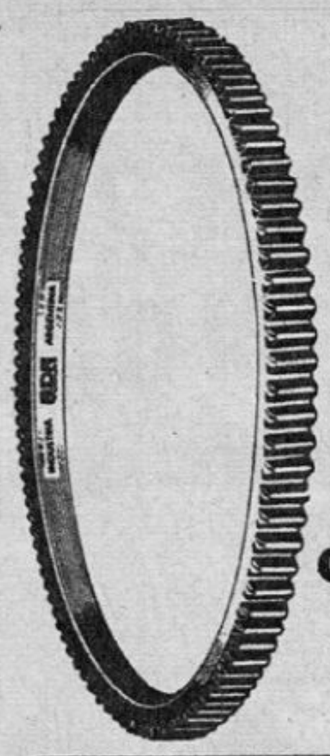
TRACCION DELANTERA
SUSPENSION INDEPENDIENTE EN LAS CUATRO RUEDAS
ASIENTOS DESMONTABLES
MOTOR SUPER POTENTE

LLEVESELO HOY MISMO!
$ 8.990 POR MES Y PEQUEÑO ANTICIPO

PEÑA S.A.
CONCESIONARIO OFICIAL
AV. SAN MARTIN 5702

SERVICE ESPECIALIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS

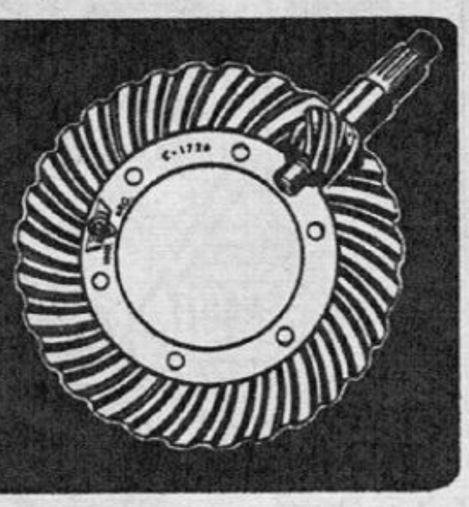
https://argentoteca.blogspot.com



...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA

CORONAS DE ARRANQUE...
más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.

PIÑON Y CORONA DE DIFERENCIAL...
y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.



UNICOS FABRICANTES
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

VISERAS o PARASOLES "Tipo MACO"

PARA AUTOS, PICK-UP, CAMIONES Y COLECTIVOS
PARA SIAM: ENTERIZAS - SIN PARANTE - Marca: "3 PPP"

CALIDAD INSUSTITUIBLE
HOJAS DE ALUMINIO PURO - BRAZOS Y MOLDURAS DE BRONCE CROMADO
SUNTUOSA - COMODA - LIVIANA

STOCK DISPONIBLE — PARA ENTREGA INMEDIATA

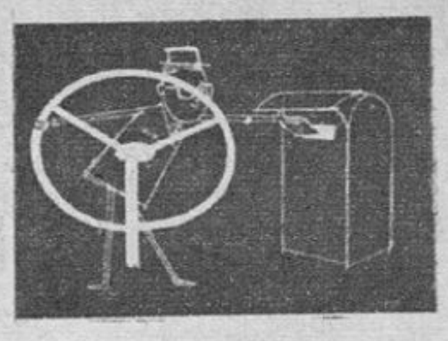
Para Compras: Dirigirse a Nuestros Representantes

AL-CROM	- Moreno esq. Jujuy, Cap.	- T. E. 97-1221
ORBILL	- Montevideo 572, Cap.	- T. E. 26-8147
LA CENTRAL	- Warnes 1396, Cap.	- T. E. 58-5474
ZANDWAIS HNOS.	- H. Yrig. 8333, L/Zamora	- T. E. 208-4078
CASA NOVARINI	- Calle 42 No 311, L. Plata	- T. E. 20522
DETROIT	- Warnes 1341, Cap.	- T. E. 54-5649
METALGOMA	- Rivadavia 13406, R. Mejia	
AUTOCROM	- Colón 3559, M. del Plata	
ACC. CONDOR	- Independencia 3101, M. del Plata	

ENTREGA Y COLOCACION INMEDIATA

Fabricantes: PERL HNOS. S. A. - Salcedo 3282 - Cap. T. E. 91-0282 y 0604
NECESITAMOS DISTRIBUIDORES EN CAPITAL E INTERIOR

CORREO PARABRISAS



Plata... Ya fui de Buenos Aires a Neuquén, con un compañero, ambos en motos de baja cilindrada...

¿Pueden conseguirse gomas para el Ford T con rayos de madera?

ROBERTO EULA y DUILIO LARDANI, Isidro Casanovas, P.B.A.

Como "poder", puede, nadie le impide probar, siempre que el vehículo se encuentre en estado reglamentario y los papeles en orden. Si el coche anda bien, no debe temer quedarse, pues las rutas están bastante bien y, además, un Ford T pasa por cualquier parte. Lo que no creemos es que Uds. tengan tantas aventuras, amorosas y de las otras, como tienen los protagonistas de "Ruta 66".

Evidentemente, si van a llegar o no depende del auto que lleven y de si anda bien o no. Lleven una buena provisión de repuestos.

El rodado Ford T aún se fabrica en muy pequeñas cantidades. Pero no es fácil conseguirlo Muchos Ford T tienen el rodado adaptado a alguna medida más moderna. Claro que no le conviene irse a una medida muy chica, porque entonces el coche va a andar como en primera todo el día...

FILTRO DAUPHINE

Tengo un Dauphine '61, con 20.000 km sin problemas... Tiene motor importado y carece de filtro de aceite. Por ese motivo, cambio aceite cada 1.500 km; uso Y.P.F. multigrado 20-40. Circula sobre pavimento en un 95 %. ¿Es recomendable colocarle un filtro de aceite como traen los modelos '63, o sigo con mi sistema?

Según IKA, el Dauphine '63 tiene 31,6 HP. ¿Es más elevada la velocidad máxima que la del '61 con sus 27 HP?

¿Puede colocársele a este coche una caja Gordini de cuatro velocidades? Creo que debe agilitarse mucho el coche...

Firma ilegible, La Plata.

Si usted cambia aceite cada 1.500 kilómetros y circula casi exclusivamente sobre pavimento, no creemos que tenga problemas. El cálculo que usted debe hacer es si el costo de comprar y colocar un filtro de aceite, y de renovar periódicamente el cartucho filtrante, justifica el mayor período que usted podrá cubrir sin cambios de aceite; el multigrado es un aceite caro, y usted, con papel y lápiz, y sabiendo el costo colocado de un filtro, podrá hacer las cuentas correspondientes. Con filtro calcule los cambios cada 3.000 km, y cartuchos nuevos cada 6.000 (ó 2.500 y 5.000, si quiere mayor tranquilidad).

No hemos sabido de aumentos de potencia del Dauphine. Los 31,6 HP son por norma norteamericana SAE, y los 27 por norma francesa (equivalente de DIN).

Hemos hecho la averiguación correspondiente a cajas de velocidades Gordini. Las cajas cuestan bastante, y además la conversión requeriría una cantidad de dinero que no justifica la operación. Probablemente, con cien mil pesos no cubriría el gasto. Le convendría más vender su coche y comprarse un Gordini nuevo o usado.

FIAT TORRIDO

¿Qué opinan ustedes sobre ciertos soportes especiales que algunos concesionarios Fiat colocan en unidades 600 D para mantener abierto el capot del motor? Sé que algunos 600 D tienen problemas de recalentamiento; el mío los tuvo, pero me parece extraño que la Fiat aconseje una solución de este tipo, tan propia del nerviosismo y apuro de un Grand Prix...

MARTÍN LAGOS, Martínez, P. B. A.

La "tapa abierta" comenzó a ser usada por un preparador italiano y se generalizó la moda. No sabemos si efectivamente influye en la disipación de calor, y francamente lo dudamos bastante. Lamentablemente, el 600 D no tiene indicador de temperatura, por lo tanto no puede comprobarse prácticamente el resultado de esta modificación. No es aprobada por Fiat, sino que algunos concesionarios la hacen por su cuenta.

Los 600 D que tienen problema de recalentamiento, los tienen porque, según se nos ha informado oficiosamente en el seno de Fiat, no se ha conseguido una estabilización de calidad de los radiadores de producción nacional. Algunos radiadores "vienen" tapados o con abolladuras en los cañitos que restringen considerablemente el flujo de agua. Por otra parte, al 600 D no debe "sobrarle radiador", pues otros coches de producción nacional, con radiadores también nacionales no tienen este problema.

Repetimos que somos escépticos sobre la eficacia de la "tapa abierta", aunque no podemos afirmar rotundamente que no ofrece ningún resultado.

https://argentoteca.blogspot.com

La máquina necesita del hombre...

para perder su frialdad de acero muerto. Es el hombre quien transmite a la máquina su calor vital, y la pone a su servicio para concretar diariamente su sueño de crear lo mejor para la comunidad, para el país y para sí mismo. Esa es la conciencia que alienta en el Centro Industrial Ford de Gral. Pacheco. Allí el hombre ocupa su legítimo lugar, el más alto en la escala de valores. En un ambiente donde existen todos los elementos necesarios para lograr la plenitud de sus fuerzas, dispone de la más moderna maquinaria para someterla a su voluntad, y obtener la calidad máxima del producto que va surgiendo de cada uno de sus latidos. Así se explica que al ver en calles y caminos del país los automotores que son el producto de su nervio y su impulso, el hombre de Ford los acompañe con una larga mirada de orgullo.

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

Ford CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD

https://argentoteca.blogspot.com

UNA VISITA A CITROEN ARGENTINA S. A.

A menudo sucede que el cliente, al tomar posesión de su flamante automóvil 0 km, en el local de un concesionario, observa que el cuentakilómetros marca cierto kilometraje inaugural. Dicho problema fue formulado por un grupo de cronistas en la fábrica de Citroën, sita en Zepita 3220, Capital Federal.

He aquí las conclusiones que descifran el misterio. Se trata, en sentido estricto, de un problema de controles rigurosos, de un imprescindible sistema de supervisión en detalle del montaje de las distintas partes y piezas.

No colocar una arandela o no ajustar un bulón puede producir imprevisibles resultados una vez armada la unidad. De allí la necesidad del sistema de controles que demanda cierta operación de marcha del 0 km.

No basta que el coche salga de la línea de montaje analizado, escudriñado por centenares de ojos de probados expertos. Se impone un control del vehículo terminado. El control de fondo no consiste solo en hacer funcionar el motor con el coche sobre rollos rodantes. O sobre pistas cortas. Consiste, caso Citroën Argentina, en entregar el coche a un servicio independiente de fabricación: el supercontrol. Veamos sus aspectos.

Objeto: recoger las informaciones necesarias sobre probables insuficiencias del modelo en cuanto a concepción o realización (performance, confort, comportamiento de las diferentes piezas en pruebas prolongadas).

Prueba: el auto debe circular en la ruta en condiciones normales, efectuar diversas maniobras (zigzaguear en ruta despejada, emplear frenos a fondo, circular por banquinas en cualquier condición, etc.). El conductor de prueba no debe sobrepasar las velocidades máximas del "rodage" en ciertas pruebas. En otras —como lo ha demostrado la experiencia— se corre sin peligro a la velocidad deseada.

Se dispone previamente un itinerario clave para enfrentar el máximo de dificultades habituales en la circulación (embotellamientos para verificar la progresividad del embrague y su regulación, percepción de ruidos durante marcha lenta y sus vibraciones); caminos mal pavimentados o poceados que delatan ruidos en la suspensión; asfaltos impecables que permiten escuchar los rulemanes en rueda libre; pendientes o cuestas para verificar la agilidad del motor, tratando de arrancar en el punto más bajo posible en cada velocidad; bajadas y virajes para comprobar velocidad y potencia de frenos, largos caminos rectos que permiten forzar cada velocidad intermedia para percibir ruidos anormales y vibraciones y, a veces, medir la velocidad máxima.

El itinerario clave finaliza con un minucioso examen de los accesorios y la carrocería a orillas del camino. La junta defectuosa de un vidrio, la dureza de una manija, un retrovisor deformado, un lavaparabrisas mal dirigido, todo, absolutamente todo, queda señalado con las observaciones de la ruta y es destinado a los servicios competentes.

Esta prueba abarca de 15 a 80 kilómetros. Para verificar la resistencia de las diferentes piezas se efectúa un recorrido de 500 km sobre trayecto predeterminado. Se procede a cierta preparación de la unidad: neumáticos reemplazados por un juego sin uso y agregado de un cuentakilómetros al equipo normal. El conductor de prueba circula hasta agotar el combustible del tanque adicionado de veinte litros exactos. Y el final del recorrido se hace sin límite de velocidad. Se miden, además de consumo y velocidad máxima, las aceleraciones y los arranques y el consumo de aceite mediante control de peso a la salida y a la llegada. *

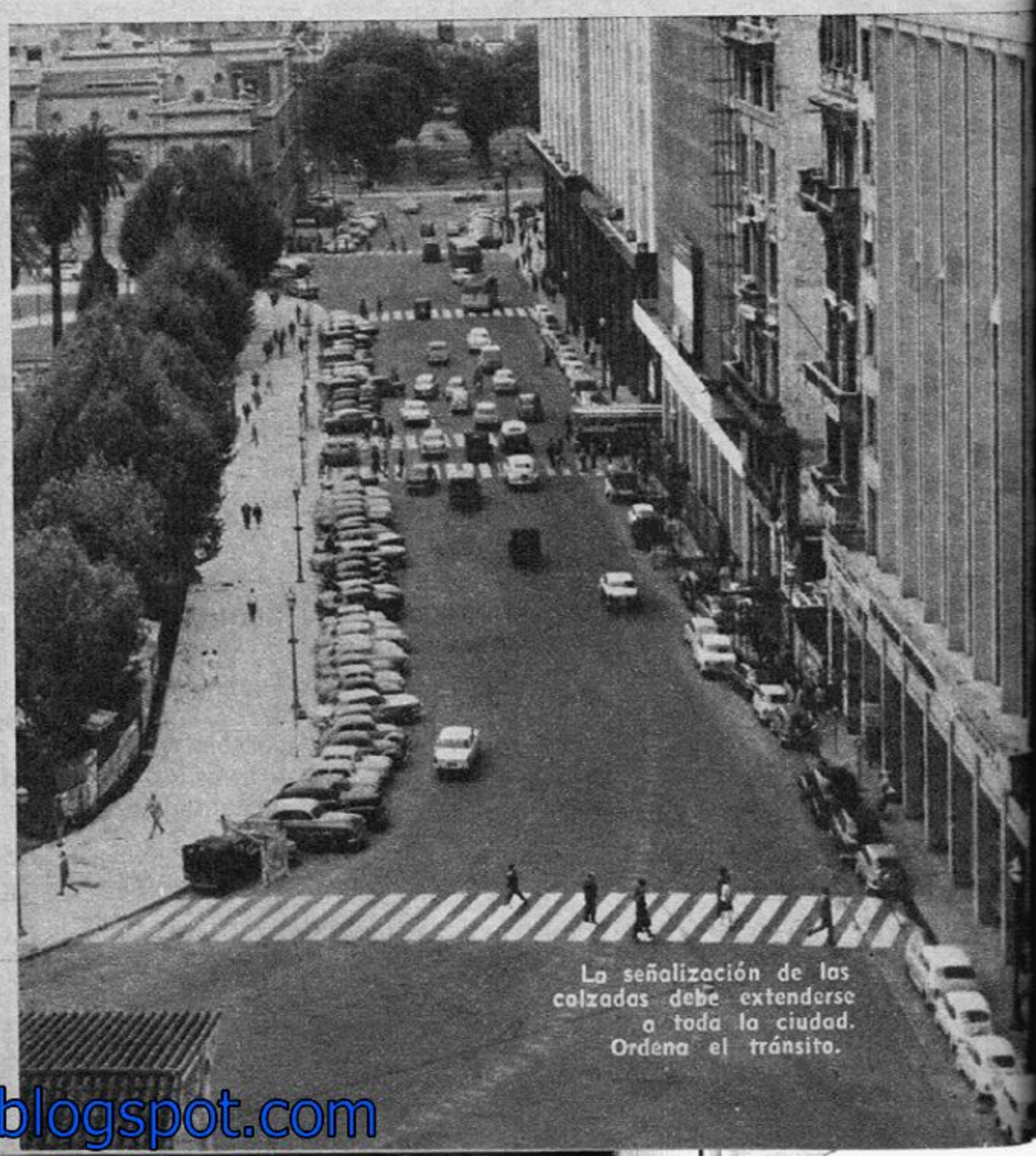
https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

EL INFORME

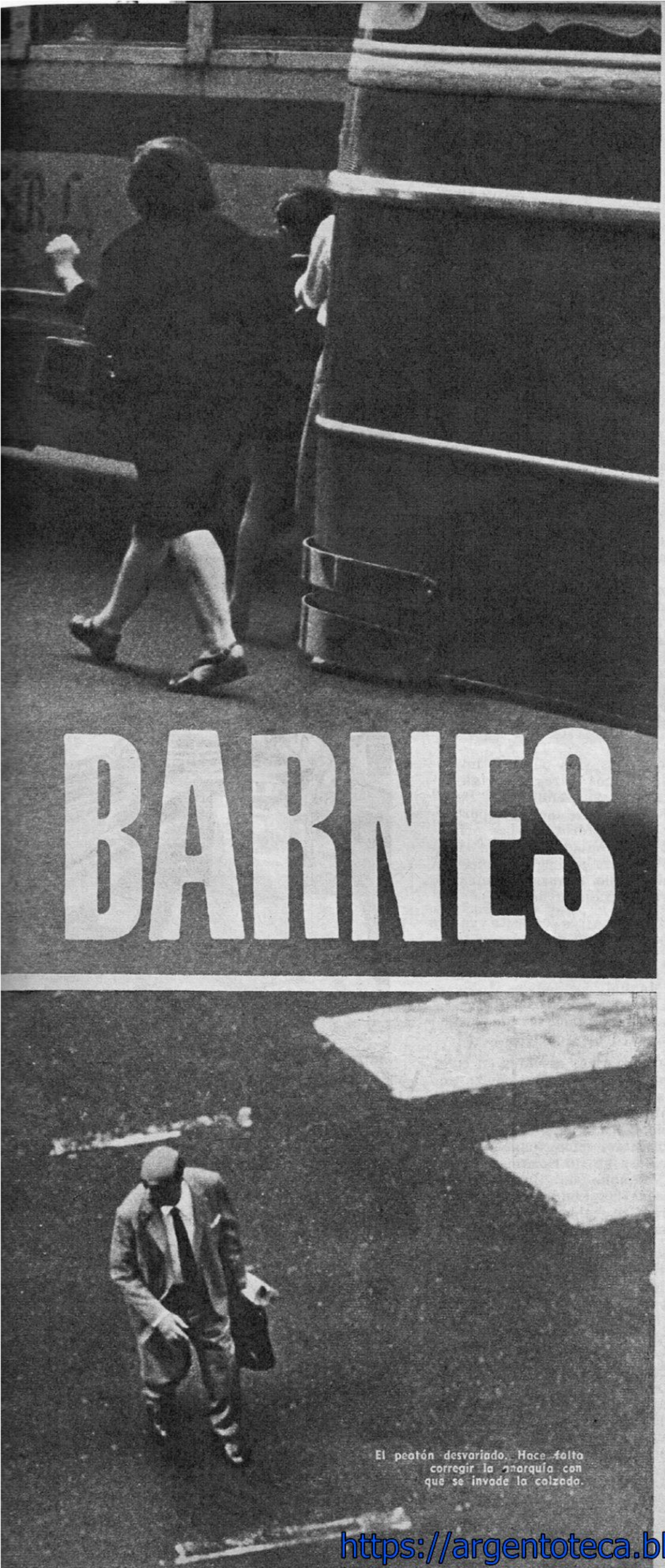
Colectivos y ómnibus que paran en cualquier parte. Una lacra de Buenos Aires.

Inspectores para enseñar y compulsar al cumplimiento de las normas. Debe haber más.



La señalización de las calzadas debe extenderse a toda la ciudad. Ordena el tránsito.

https://argentoteca.blogspot.com



BARNES

El peatón desvariado. Hace falta corregir la anarquía con que se invade la calzada.

PARABRISAS ha insistido en decenas de notas en proponer y urgir soluciones para nuestros problemas del tránsito. Y algunas cosas ha logrado, aunque menos de lo que esperábamos y de lo que necesitamos. En marzo de 1963, el Sr. Henry A. Barnes, comisionado de tránsito en Nueva York, visitó a Buenos Aires. Este es un resumen de lo principal de su informe. PARABRISAS lo publica sin comentarios. En sucesivas notas, expondremos otros puntos de vista. A partir de ahí, insistiremos en las medidas propuestas por nosotros, en la confianza de que, aunque sea a la larga, la sensatez se abrirá camino y nuestra ciudad, y también las del interior, tendrán los funcionarios, los medios y la orientación justa para un tránsito más fluido, mucho más seguro para todos.

El informes de Mr. Henry A. Barnes, comisionado del tránsito para la ciudad de Nueva York, consta de aproximadamente 8.000 palabras, distribuidas en diez páginas tamaño oficio, sin interlinear. Lo que sigue es la versión resumida y extractada del informe.

---

1. - Buenos Aires es una ciudad hermosa, con ubicación y clima que podrían ser sumamente atrayentes para personas de todo el mundo. Mucho se habla afuera de sus problemas de tránsito y sus conductores peligrosos. Sería lamentable que esa idea hiciera a alguien desistir de venir a conocer las maravillas argentinas.

2. - La ciudad tiene un sistema básico de calles que es excelente. Hay, desde luego, calles estrechas y que no se ajustan a un esquema determinado. Tiene avenidas amplias y lo que se conoce como un sistema de enrejado de calles. Nada indica que los problemas del tránsito sean insolubles o insuperables, siempre que se apliquen medidas inmediatas que hoy son standard en otras partes del mundo desde hace muchos años.

3. - Falta una adecuada marcación de las calles. Se ha dicho que los conductores no respetan las marcas. Hay una razón obvia: se han marcado muy pocas calles. Se esperaba que todos los conductores supieran inmediatamente lo que tenían que hacer al transitar una calle marcada. Y una de las mejores formas de enseñar a

https://argentoteca.blogspot.com

los conductores a transitar correctamente es subrayar exageradamente las cosas que pueden o no pueden hacer. Para ello, hay que marcar centenares de calles. Con material que se vea bien tanto de día como de noche. Y de forma tan clara que hasta un analfabeto pueda comprender el significado de las marcas.

4 - Un buen ejemplo de esto es la demarcación de la Diagonal Norte. Fueron colocadas sin publicidad previa y sin dar instrucciones al público. Sin embargo, al día siguiente los conductores las obedecían como si hubieran estado desde hacía años.

5 - En la carretera que une la ciudad con el aeropuerto de Ezeiza debería pintarse a los costados una línea amarilla para señalar cuando termina el camino. Casi todas las carreteras importantes de Norteamérica y Europa están así marcadas con líneas reflectantes. Esto aseguraría óptimo uso de esta vía en cuanto a capacidad y seguridad.

6 - Para esas marcaciones, en Norteamérica se usa un tipo especial de pintura para marcación de calzadas, con la cual se mezclan aproximadamente cuatro libras y media de partículas de vidrio sumamente pequeñas por cada galón de pintura. Dichas partículas reflejan de noche una línea amplia delineando la marca de la calzada. Son muy útiles de noche y lo serían más en Buenos Aires, donde son pocas las calles con luces altas y potentes.

7 - Un amplio programa de marcación de calles como éste haría mover mejor el tránsito, reduciría drásticamente el número de accidentes y sería el comienzo de una campaña educativa para disciplinar a los conductores en el uso de las calles.

8 - Norteamérica es criticada a veces por un uso muy amplio de señales reguladoras del tránsito. No obstante, es absolutamente esencial que haya señales suficientes para eliminar el factor adivinación en la conducción de automóviles. Hay señales en Buenos Aires gastadas y deterioradas y que a veces son disminuidas en su visibilidad por los carteles de propaganda. Hay otras confusas, y ningún turista podría adivinar para qué sirven: si son señales de tránsito o indican un teléfono cercano. Deberían estar colocadas en postes en las intersecciones, de modo que cualquier conductor pudiera verlas. (En Avenida del Libertador y Monroe hay un cartel pequeño, enmohecido, borroso, casi escondido por un árbol, y se espera que los vehículos giren a la derecha, porque allí se indica esa maniobra.)

9 - Hay carteles con indicaciones muy claras, pero no siempre son respetadas (lo que también ocurre en Nueva York y otras partes del mundo).

10 - Hay carteles que prohíben estacionar, pero están colocados bajo las ramas de un árbol, y son tan pequeños que es dudoso que se puedan ver fácilmente. Y también están muy espaciados entre sí.

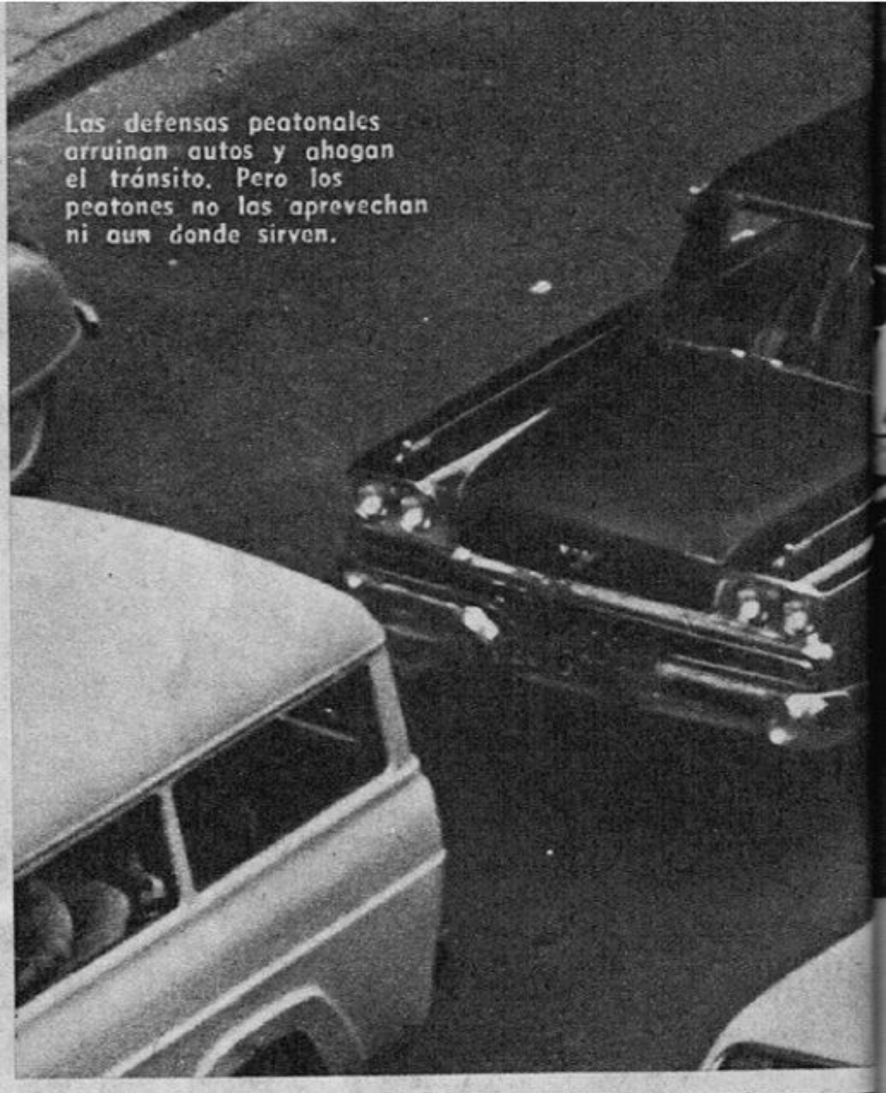
11 - Los carteles que indican cambio de mano en Av. del Libertador, durante ciertos períodos, están colocados con intervalos de media milla. Cualquier automovilista que tomara la calle entre dos carteles podría seguir más de mil pies pasando varias intersecciones, sin darse cuenta que va a contramano. Medida tan importante como ésta debería estar claramente indicada por carteles grandes, muy visibles, en todas las intersecciones.

12 - Todas las vías públicas importantes de Buenos Aires deberían estar protegidas por señales de "Pare" en las intersecciones menos importantes, y por semáforos en las principales. Todo conductor debería detenerse totalmente al llegar a una vía principal y solo avanzar cuando no interfiera el tránsito de ésta.

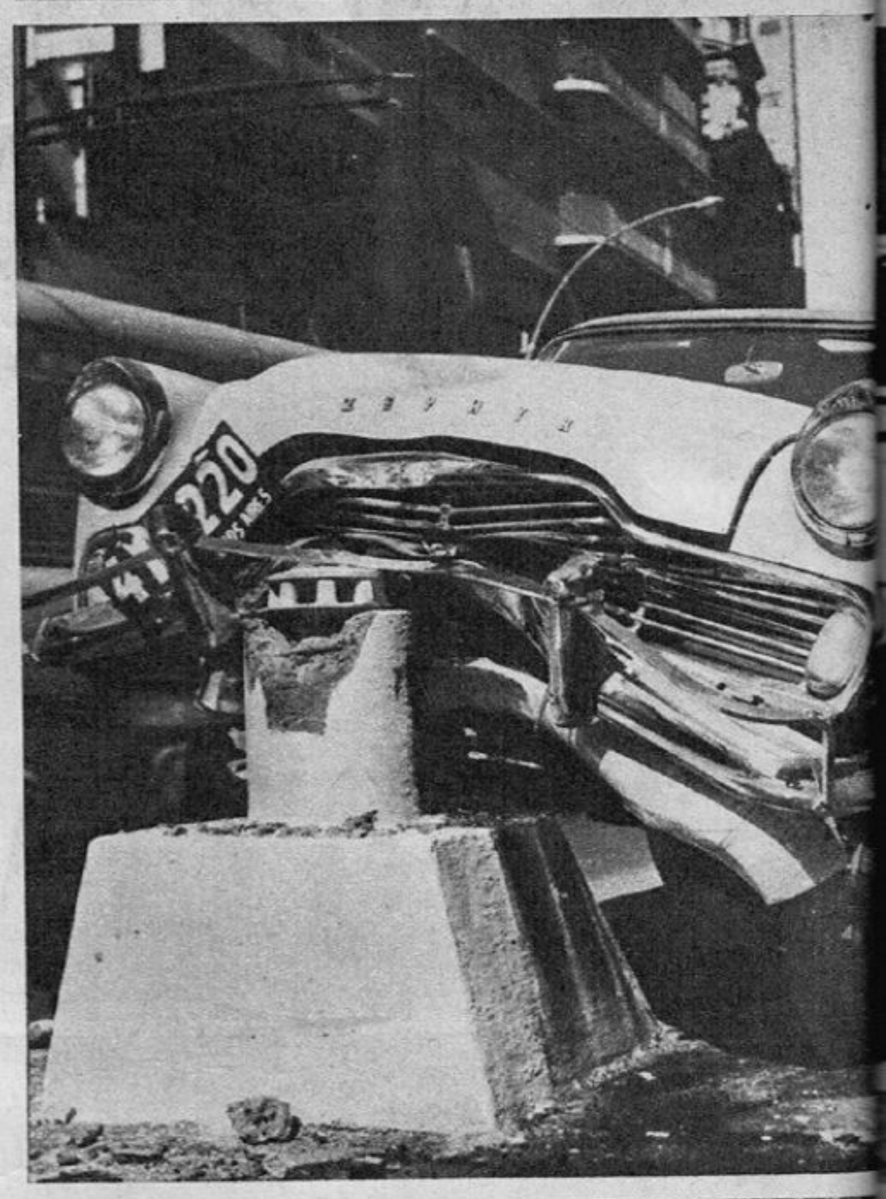
13 - Buenos Aires necesita ya un programa completo de correcta señalización de todas las ordenanzas de tránsito y que dichos carteles se ajusten al Manual de Señales Internacionales. Usar, asimismo, pinturas reflectantes para facilitar la visión nocturna de dichos carteles.

14 - Buenos Aires es única en cuanto, gran ciudad, solo ha comenzado a instalar semáforos en fecha reciente. (Norteamérica empezó con ellos en el año 20 y Nueva York cuenta con 9.000 intersecciones con señalización luminosa en funcionamiento. París, del tamaño de Buenos Aires, cuenta con 700, Londres 800, y Buenos Aires, probablemente menos de 100 señales luminosas.)

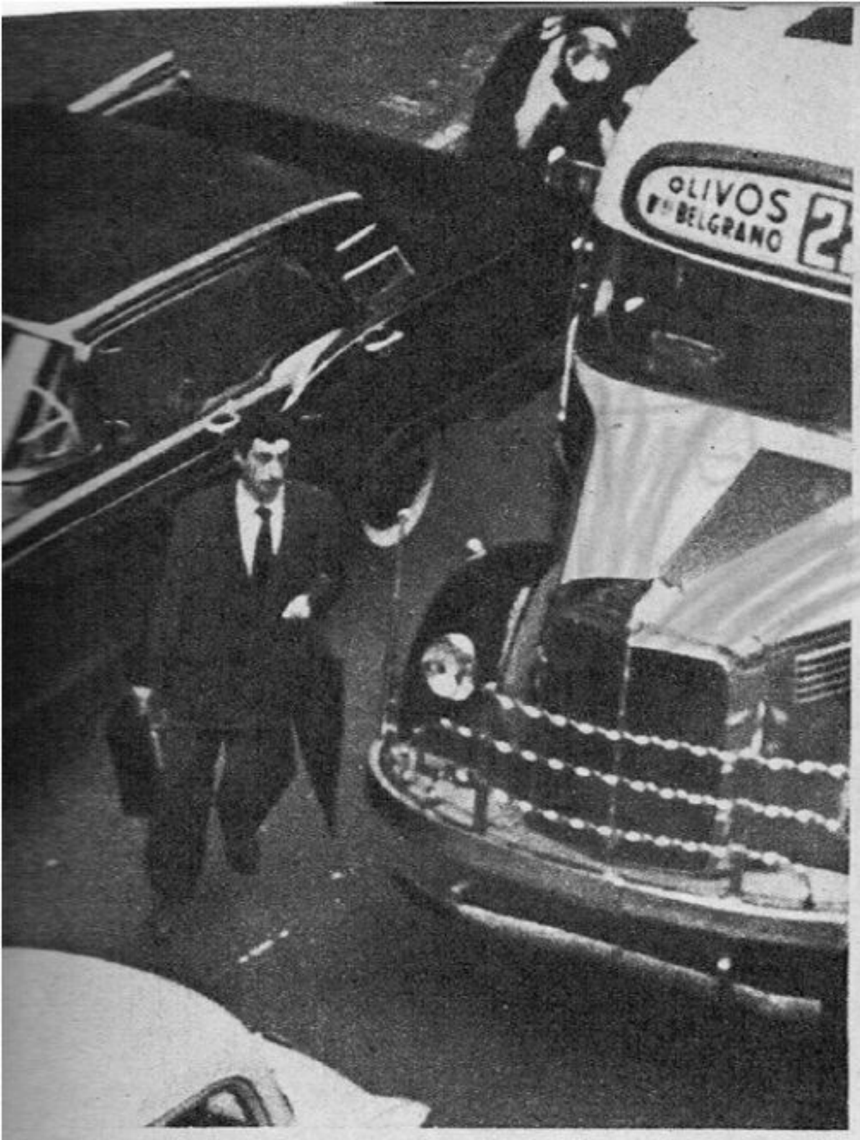
15 - Los semáforos de Buenos Aires son criticados y con cierta justificación. En Santa Fe se han regulado las luces de modo que ninguna de las dos corrientes de tránsito se desplaza con eficiencia, y contados automovilistas logran atravesar el sistema sin parar una o dos veces. El 80 por ciento del tránsito entra por la mañana y la misma cantidad sale por la noche. Lo justo sería regular las luces para favorecer oportunamente a cada una de esas corrientes.

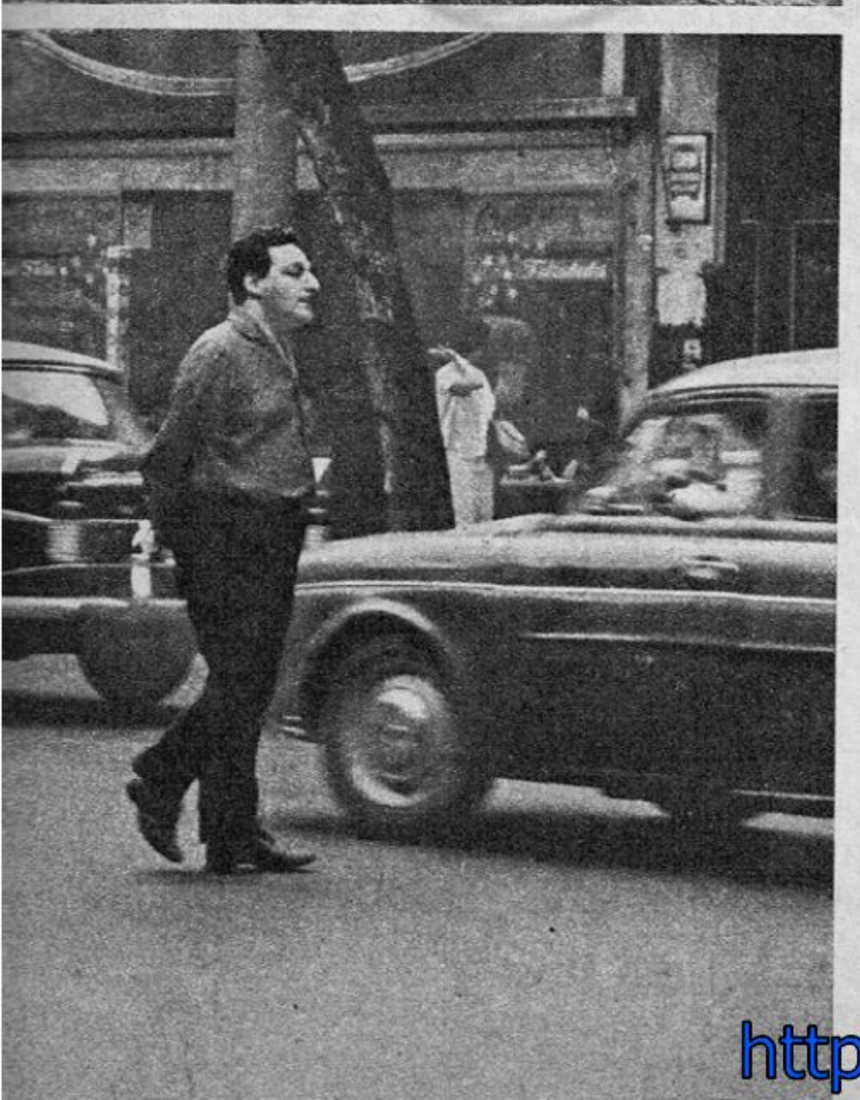


Las defensas peatonales arruinan autos y ahogan el tránsito. Pero los peatones no las aprovechan ni aun donde sirven.



https://argentoteca.blogspot.com





Del modo actual, solo un 20 ó 30 por ciento de los conductores son beneficiados en algún momento del día. Habría que regular el sistema de modo de obtener el máximo beneficio posible.

16- Plaza de la República (obelisco) es un lugar de considerable controversia. Está en cuestión el movimiento vehicular y el gran espacio reservado a los peatones. La superficie usada por los vehículos es perfectamente adecuada. La dificultad está más en la sincronización de los semáforos y en la cantidad de señales luminosas que en el trazado de las calzadas. Habría que modificar el diseño de las islas canalizadoras, eliminar luces innecesarias y cambiar los cruces peatonales, suprimiendo varios. En esta zona, una demora de cinco segundos por otro coche impide pasar la serie completa de luces. Esto indica que el sistema es equivocado, porque aun una demora de 20 ó 25 segundos debería permitir pasar sin detenciones un sistema bien coordinado.

17 - Para los semáforos se requieren sistemas modernos que no estén pasados de moda. Se necesitarían equipos electrónicos accionados por el mismo tránsito, por lo menos en algunas zonas. El mayor costo se compensa en el tiempo y con creces. Una compañía entregó a la ciudad de Buenos Aires un detector a presión, pero luego se negó a informar al municipio cómo se instalaba. Todas las compañías deberían suministrar toda la información técnica necesaria en relación con los semáforos, y estar dispuestas a enviar ingenieros de service para la instalación y funcionamiento inicial.

18 - El peatón ocupa en Buenos Aires posición poco envidiable. Las autoridades lo defienden instalando pilones en el centro de las calzadas, tales como Santa Fe. Por esto, las autoridades han sido objeto de acerbas críticas por parte de los conductores, que se llevan por delante esas instalaciones.

19 - Los conductores de ómnibus y colectivos ignoran al peatón, paran en el centro de la calzada y obligan a los pasajeros a cruzar entre otros vehículos con riesgo de la vida. El peatón no debería cruzar delante de otro vehículo para ascender al suyo. Los vehículos de pasajeros deberían en forma estricta levantar los suyos junto a la vereda. Hay también la costumbre de no detenerse para el ascenso o descenso de pasajeros. Muchas personas resultarán heridas por esta práctica peligrosa. Esto se ha visto solo en Buenos Aires y Roma.

20- Hay carteles en las aceras que interrumpen el paso de los peatones y que de noche cualquiera se los podría llevar por delante. Nunca debería admitirse un cartel colocado peligrosamente. En Nueva York, ningún cartel puede estar a menos de dos metros de altura desde el suelo a la parte inferior del cartel.

21 - Uno de los problemas más graves de Buenos Aires es educar al peatón. Esto se logra merced a fuertes multas. En Los Ángeles, único lugar en donde se da un buen nivel de cumplimiento de normas de tránsito para peatones, el que desciende de la acera en cualquier lugar que no sea intersección o sin señal de avanzar, tiene con seguridad una multa de cinco dólares. El conductor que prive paso a un peatón en senda de cruce tiene asegurada multa de quince dólares.

22 - Hay que educar paralelamente a conductores y peatones. Hacen falta campañas con la cooperación gratuita de los medios de información, como en Nueva York y otras ciudades. Allí se usa la radio, la TV, y los impresos periódicos. Los carteles publicitarios al aire libre ceden hasta el 12 por ciento de sus espacios para tales fines. Hay en Buenos Aires grandes posibilidades para hacer esto en gran escala.

23 - Este informe en modo alguno pretende ofrecer soluciones para los problemas de Buenos Aires. Se trata de sugerencias, críticas constructivas e ideas que pueden ser de utilidad. Siempre habrá problemas de tránsito y las soluciones siempre provocarán polémicas. Haga lo que haga un director de tránsito, siempre habrá disconformes. Pero si se utilizan criterios tales como el sugerido para la regulación de semáforos en la avenida Santa Fe, en la que el 80 por ciento del público se verá asistido y quedará satisfecho, es probable que resultados así arrojen un promedio superior al que puede esperarse de una solución general. *

AMIGOS DE PARABRISAS

Estas opiniones deben ser comparadas con las de nuestros automovilistas, que en buena medida son también peatones y que tienen amplia experiencia en cosas del tránsito. Invitamos a todos a polemizar para encontrar las mejores soluciones. Rogamos brevedad y mesura, y dar el número de párrafo al que se refieran en sus cartas. Escribir a "Parabrisas - Polémica", Av. Alem 884, Cap. Fed.

Los lectores del interior, no abrirse a un lado. Ellos tienen ya problemas, y los tendrán mayores en poco tiempo más. Sus opiniones cuentan, y mucho.

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

Mejor terminado y con la luneta más grande, el Ford Falcon es un coche que cumple adecuadamente su función; transporte cómodo y rápido. En esta nota, analizamos su pro y su contra

Este es el 26° road test de PARABRISAS hoy probamos el FORD FALCON 63

Arriba, izquierda: Con este Road Test se comenzó a utilizar un nuevo sistema de medición de distancias de frenado. En él se utiliza una pistola cargada con cartuchos de tiza. Al efectuar el disparo (el acompañante del conductor) se comienza a frenar, quedando simultáneamente marcado en el piso el comienzo de la frenada. Derecha: El Falcon, cuando dob'a a alta velocidad rola bastante. Abajo: Listos para iniciar las pruebas de frenado.

¿Anda más que el otro Falcon? ¿Es mejor? ¿Hay grandes diferencias? Mucha gente perforó a los testers de PARABRISAS con preguntas de este tipo durante la marcha en ciudad y los viajes de ruta. Las respuestas que en cada caso nos encargamos de inmortalizar pueden resumirse más o menos así: En el fondo, sí, es el mismo auto, pero mejor terminado, favorecido por ciertas variantes estéticas —caso parantes y luneta trasera—, y da en general una idea bastante definida de estar viajando o manejando un auto de lujo.

Contrariamente a lo que muchos creían, el nuevo modelo no sufrió la introducción de modificaciones mecánicas. Esto significa que cilindrada, potencia, régimen útil, valores de caja y relación de puente final, así como dibujo de suspensión y geometría de dirección se mantienen iguales a los montados en el Ford Falcon desde que comenzó a fabricarse en nuestro país.

Seis personas caben perfectamente en la amplia cabina, cosa a la que contribuyen en gran medida ambos asientos enterizos. Evidentemente, el túnel del eje cardánico hace lo suyo con referencia a quienes viajan en el centro de cada uno de ellos, pero el volumen del túnel no llega a ser el suficiente como para molestar a los tripulantes. Por otra parte, el Falcon tiene puertas algo más finas que lo común, y eso permite ampliar algo la disponibilidad lateral de cada asiento, de manera que tres pasajeros adelante y otros tantos atrás no perjudican mayormente la comodidad de un viaje largo.

La primera impresión que recibimos al penetrar en el auto, corroboró la percibida en ocasión de testear el modelo anterior: Amplitud, gran amplitud, un auto grande y capaz. Los pedales están bien dimensionados y separados correctamente entre sí. La altura y la funcionalidad del asiento delantero predisponen al viaje prolongado en razón de sostener sin esfuerzo los omóplatos y los muslos del piloto. Ésta, juntamente con la de encontrar fácilmente los pedales, fue una de las sensaciones inmediatas.

Para nuestro gusto, el volante está demasiado sobre el pecho del conductor (... y no seáis mordaces que en PARABRISAS sólo hay flacuchos pectorales), sobre todo porque el asiento delantero no desliza todo lo que nos hubiera gustado. Claro que de este modo, los pedales guardan siempre distancia muy correcta con respecto al respaldo del asiento, pero, en resumen, quien desee manejar con los brazos tensos deberá postergar levemente su predilección.

Nos pareció muy buena la idea de dotar al acelerador de un registro que permita regular su dureza. Es sabido que cada cual tiene su manera de dosificar la presión de su respectivo pie, y de este modo todas las tendencias se ven ampliamente complacidas.

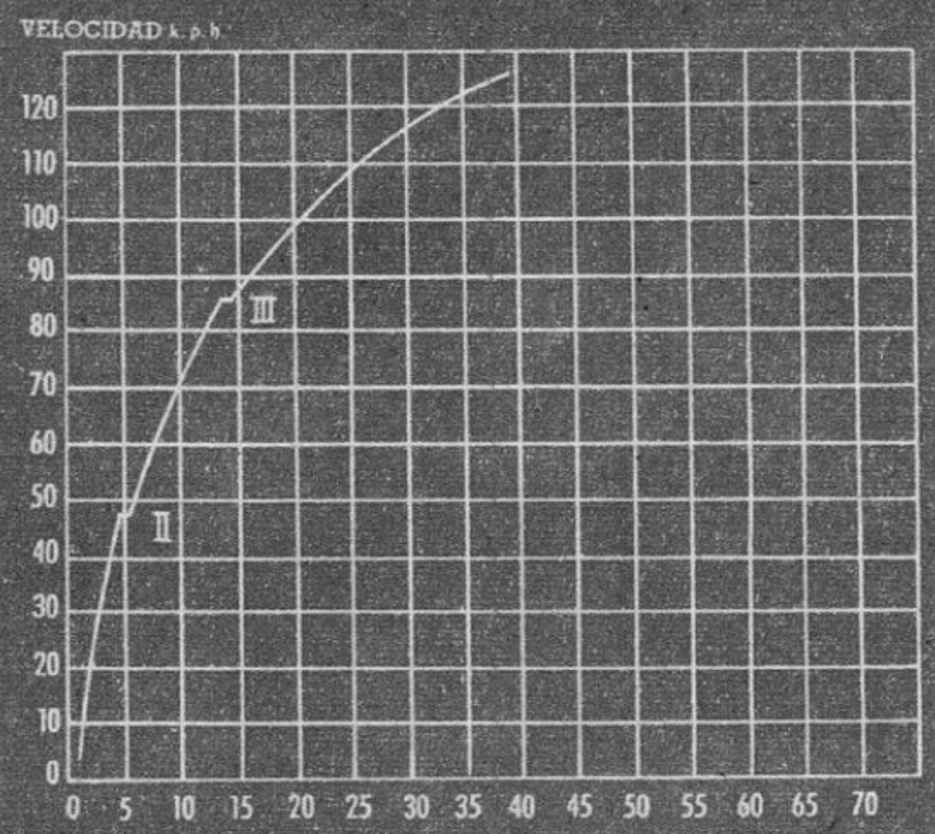
En el Ford Falcon, todos los mandos —incluso los secundarios, tales como manivelas levantavidrios, manijas y puertas, y palanca de freno mecánico— afirman una cuidadosa preocupación por poner todo a mano sin que moleste la acción del piloto o los navegantes.

Mucha comodidad, amplitud total, excelente funcionalidad... Lástima que la altura cómoda de los asientos dificulte en parte la tarea de abordaje y abandono del vehículo, aunque quien debe manejar 12 ó 13 horas olvida cómoda y rápidamente las pequeñas dificultades, que son, ciertamente, escaso precio para la comodidad que cambian.

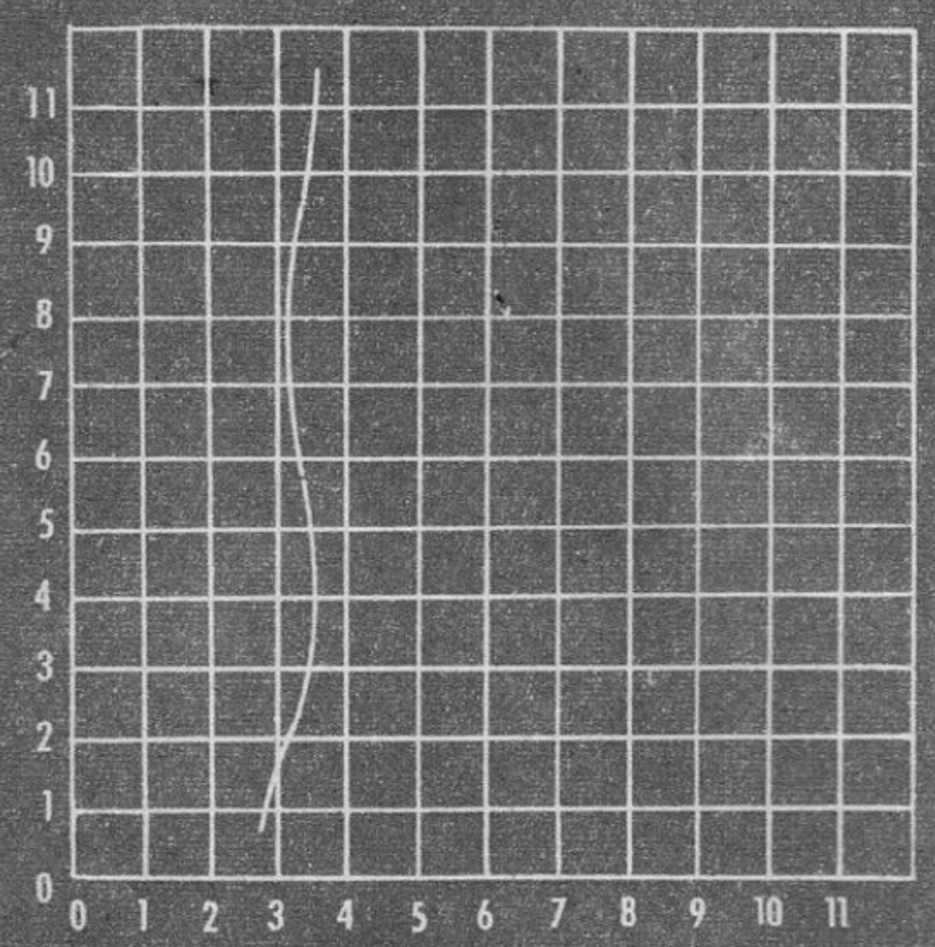
El pedal de embrague es suave y trabaja arriba, es decir, acopla los discos hacia el final de su recorrido. En este sentido hay opiniones y opiniones, pero como en esta ocasión no hubo diferencias de criterio entre nuestros testers, inmediatamente después de comprobarlo se descargó un chaparrón alusivo.

Hubiéramos querido una palanca

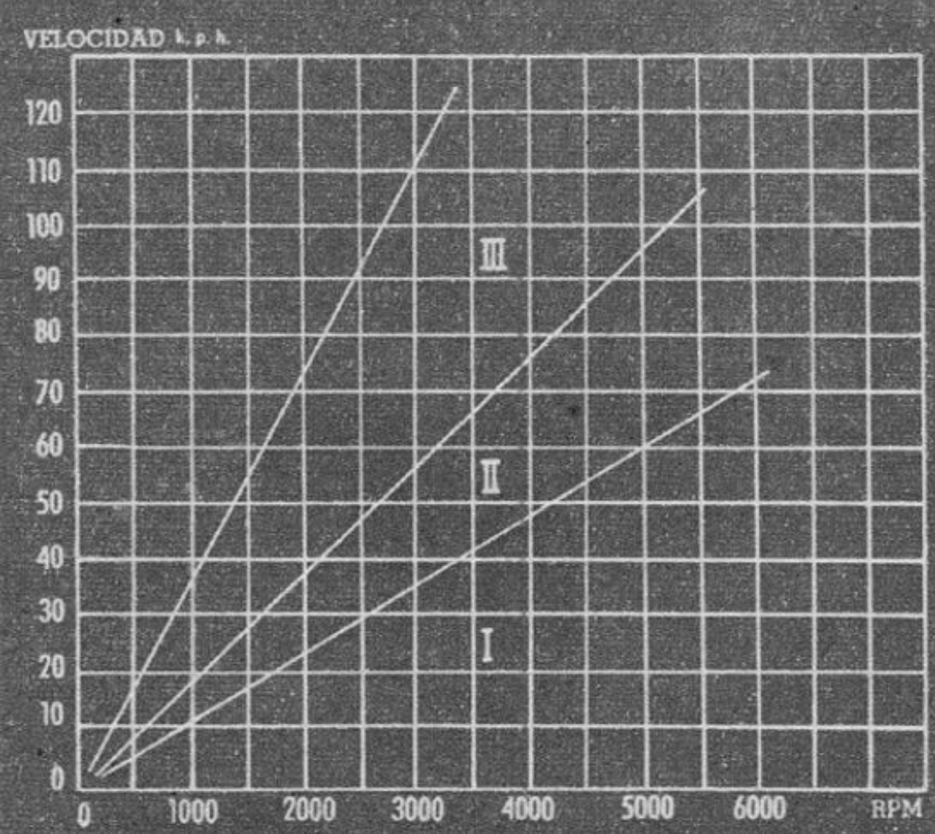
https://argentoteca.blogspot.com

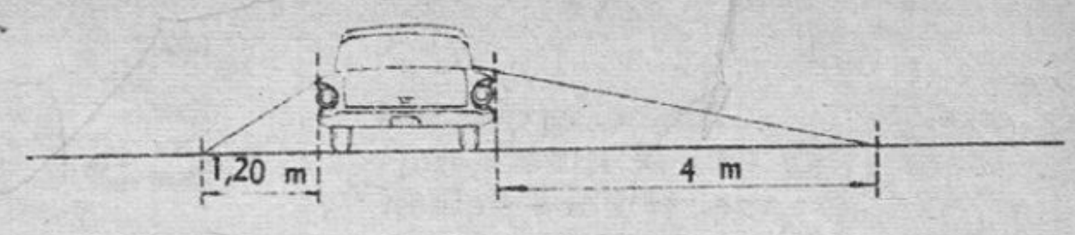


Arriba: La aceleración del Falcon puede considerarse como razonable. Hemos incorporado una prueba nueva que consiste en acelerar de 0 a 100 kph y frenar inmediatamente después de alcanzada esta velocidad, midiendo el tiempo que ha llevado el proceso. En este caso, empleamos 25,6 segundos.

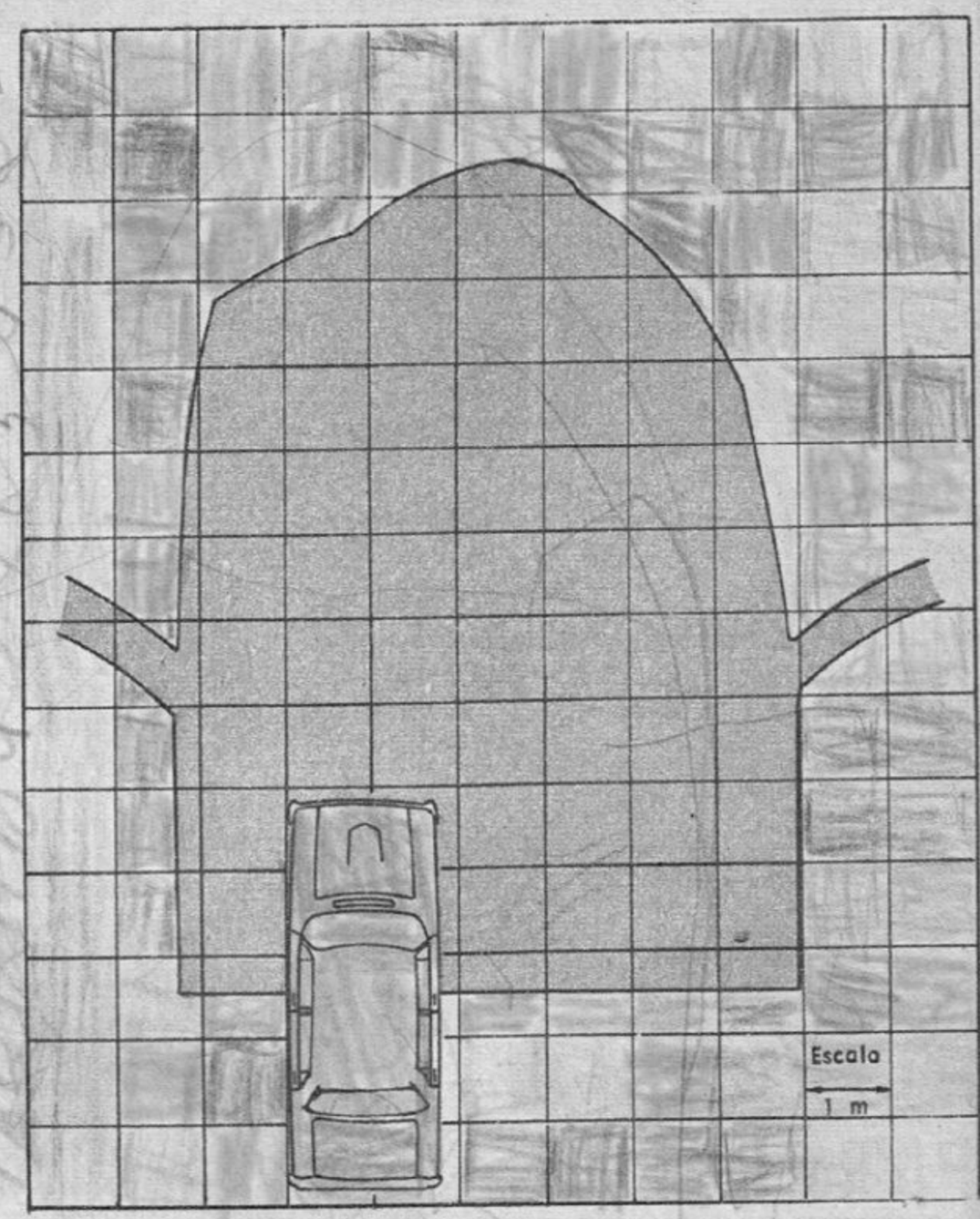


Arriba: El trabajo de los frenos es muy bueno, sometido el coche a quince frenadas consecutivas (de 80 kph a 0) no se notó desvanecimiento. Abajo: Gráfico de velocidades en función de las revoluciones por minuto dadas por el motor.





La visibilidad del Falcon es bastante aceptable. El parabrisas envolvente contribuye en buena medida a ello. Paralelamente, los parantes delanteros son delgados y no interfieren mayormente.



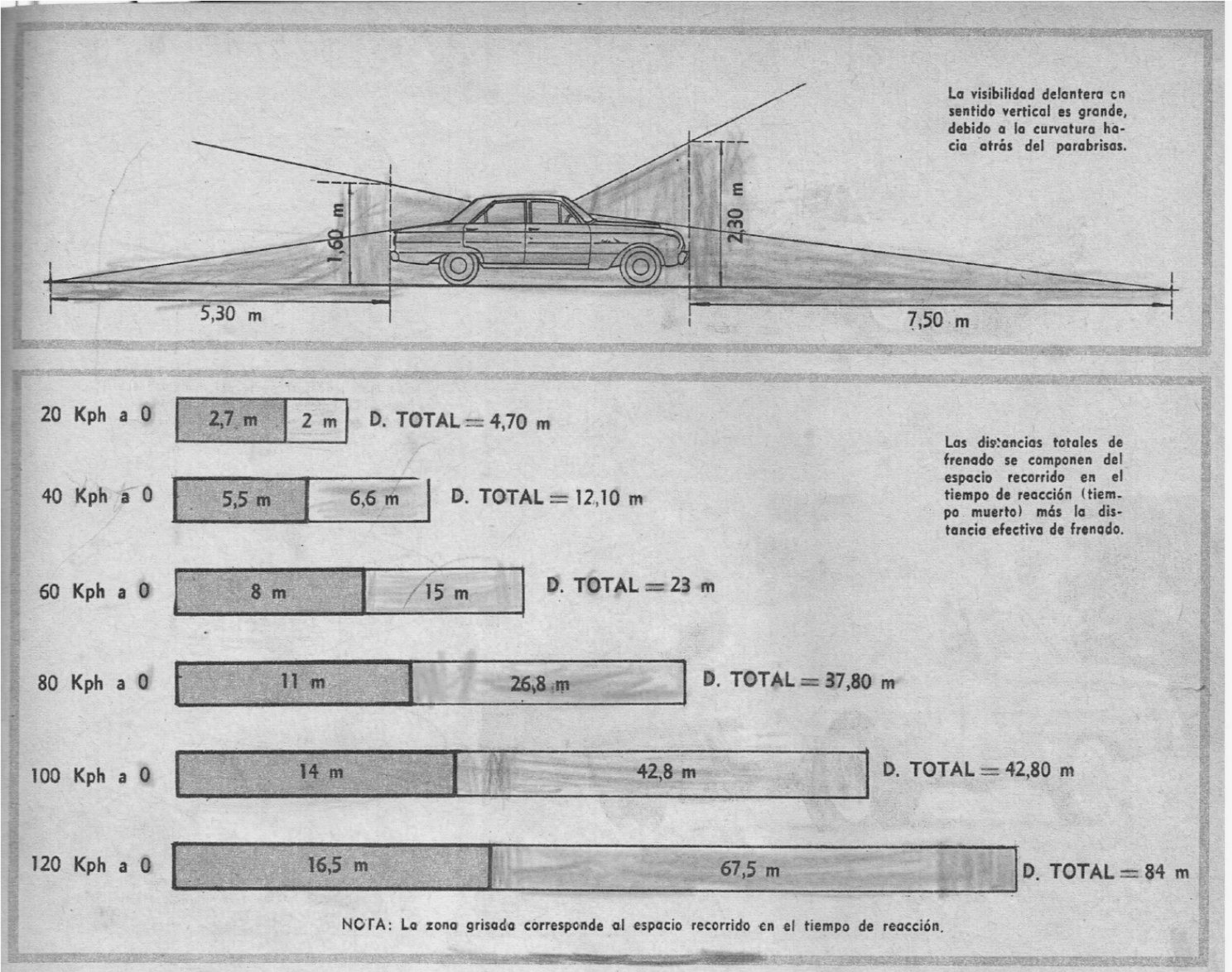
de cambios con recorridos más breves pero está visto que a nadie se le pueden pedir todas. Además, sería injusto, pero balanceando pros y contras resolvimos que el Falcon es uno de los autos más cómodos que testeamos.

CONDUCCION CIUDADANA

Como todo automóvil con sus características, el Falcon goza de una aceleración no solo agradable, sino también efectiva. La demultiplicación de las dos primeras velocidades contribuye notablemente a convertirlo en un auto de reprise fácil y rápida, por lo cual la circulación urbana se facilita. Demás está apuntar la elasticidad del motor..., la segunda arranca con franqueza desde aproximadamente los 20 kph y la tercera empuja sin tironear a partir de los 30. En muchas ocasiones, la elasticidad suple con eficacia la falta de sincronizado en la primera velocidad, aunque en determinadas ocasiones hubimos de recurrir al doble desembrague, para poder conectarla.

Marchando a menos de 100 kph, los frenos llegan a tener cierta contundencia. A partir de allí la cosa varía,

https://argentoteca.blogspot.com



La visibilidad delantera en sentido vertical es grande, debido a la curvatura hacia atrás del parabrisas.

Las distancias totales de frenado se componen del espacio recorrido en el tiempo de reacción (tiempo muerto) más la distancia efectiva de frenado.

pero no a tal punto de prodigarle al piloto sensaciones de inseguridad.

La maniobrabilidad se ve un poco afectada por la demultiplicación del volante. Para nuestro gusto, una vuelta menos de tope a tope hubiera sido ideal, sin que por ello —al menos es nuestro parecer— tenga que hacerse demasiado pesada la operación.

El rediseño de la luneta trasera amplía aún más el campo útil de visibilidad, restringiendo los puntos ciegos que provoca el parante. Esto se pone de manifiesto cuando otro vehículo sobrepasa al Falcon, ocasión en que no se pierde en ningún momento la visión del auto que avanza. El espejo retrovisor hace por su parte lo suyo, que es mucho y bueno: amplio, sin vibraciones, y ayudado por la amplitud de la luneta, proporciona en todo momento al conductor un panorama bastante completo de lo que sucede a espaldas del mismo.

EL FALCON EN LA RUTA

Si el suelo no es completamente parejo, los elásticos que sujetan el tren trasero del Falcon tienden a ovillarse durante las fuertes aceleraciones. Este no es un detalle característico del Falcon, sino de todos los coches, que tienen puente Hotchkiss. De todas maneras, a lo largo de toda la prueba notamos a la suspensión demasiado mullida. Varias veces pensamos en resortes y ballestas más duros, porque hasta incluso traspasando pequeñas alteraciones en el camino el auto llegó a fondear.

A velocidades de 120 en adelante, y circulando por caminos en perfectas condiciones, la conducción del Falcon es agradable, fácil y sin sobresaltos. El auto subvira frugalmente en el pavimento y la comodidad de la posición completa una alentadora posibilidad de poder conducirlo durante tiempo sin perder las ganas ni la salud.

A diferencia de varios de sus competidores, el Falcon no fatiga la vista de quien lo maneja con reflejos del tablero sobre la parte interna del parabrisas. Todos los instrumentos son claros, y quedan siempre a mano para consultarlos rápidamente.

A alta velocidad, los frenos, sin llegar a ser insuficientes, son menos efectivos de lo que pudiera quererse, a pesar de mantener las cuatro ruedas una trayectoria paralela durante la deceleración. Si durante la consulta a la tabla correspondiente a frenaje, el lector nota un pequeño incremento de los valores, se debe pura y exclusivamente a que nuestros técnicos incorporan a partir de este Road Test un nuevo sistema de control.

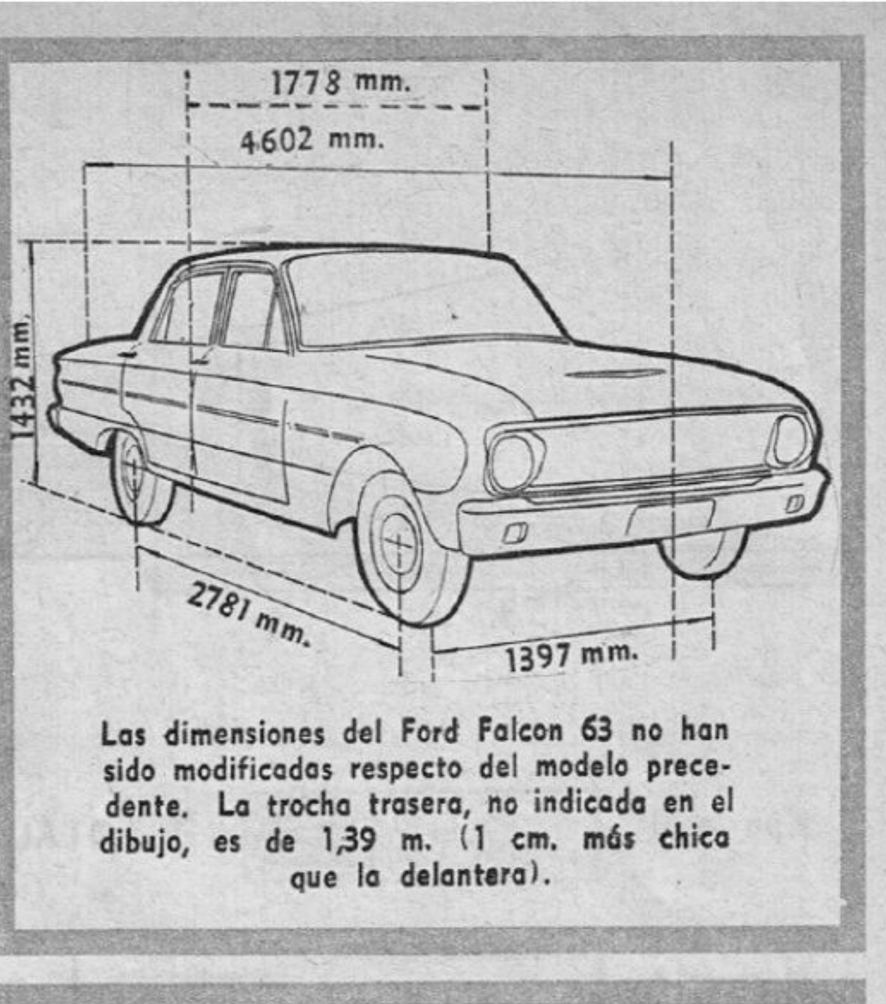
Hasta ahora, las frenadas se producían a partir de determinado punto de referencia conocido de antemano por el piloto, pero pretendiendo reflejar la más absoluta realidad, esto es, incluir el tiempo de reacción de quien pilotea, decidimos que el impulso motor de señal para iniciar la frenada sea imprevisto.

Este tiempo de reacción, aceptado técnicamente como 0,5 seg. para un hombre de reflejos normales, determina que el vehículo que se desplaza a velocidades uniformes recorra espacios determinados.

Estos espacios son: 2,7 metros a 20 kph, 5,5 m. a 40 kph; 8 m. a 60 kph; 11 m. a 80 kph; 14 m. a 100 kph y 16,5 m. a 120 kph.

En consecuencia, la distancia total de frenado se debe desdoblar en la

https://argentoteca.blogspot.com



Las dimensiones del Ford Falcon 63 no han sido modificadas respecto del modelo precedente. La trocha trasera, no indicada en el dibujo, es de 1,39 m. (1 cm. más chica que la delantera).

Los diámetros de viraje son acordes con el tamaño mediano del vehículo. Hacia la derecha, el diámetro es 80 centímetros mayor que hacia la izquierda.

Arriba: Después de detenerse el vehículo en la frenada, se hace una marca en el piso, a la altura de la pistola que había hecho el disparo previamente. Abajo: El Falcon virando fuerte en la horquilla larga del Autódromo.

distancia recorrida en el tiempo de reacción, más la distancia efectiva de frenado. Esta última es la que realmente necesita el vehículo para detenerse.

El sistema adoptado para los frenajes es el siguiente: el navegante, o copiloto, dispara una pistola cargada con proyectiles de tiza apuntando al suelo. De este modo queda a la vez indicado en el suelo el lugar a partir del cual comenzó el proceso. El auto se detiene, se mide, y se anota... Después, si la nota no se pierde en la maraña de los cajones de la redacción, se publica.

ADEMAS...

Los limpiaparabrisas tienen dos velocidades de barrido, con diferente área de acción para cada cadencia. La más lenta, teóricamente utilizable en ciudad, despeja mayor superficie. La más rápida limpia menos centímetros cuadrados, pero a velocidad suficiente como para permitir desplazamientos ruteros bastante veloces. El retorno de ambas escobillas a su posición original es automático.

Quedamos ampliamente satisfechos con el lavaparabrisas, y que el pedal correspondiente no solo envía buena cantidad de líquido sobre el cristal, sino que oprimido a fondo hace funcionar el limpiaparabrisas con efectividad y mientras se lo desee, sin que por ello sea necesario desatender el volante.

La terminación del Ford es decididamente superior, ya sea con respecto a otros vehículos de fabricación nacional como a su modelo antecesor. Uniones de puertas, colizas, baguetas, todo ha sido modificado para mejor... afortunadamente.

Es una lástima —por ejemplo— que un auto de tal categoría no tenga una traba de capot interior. Claro que necesariamente hay que bajarse para abrirlo o cerrarlo, pero en este caso no se trata de un problema de comodidad, sino de seguridad, porque al no tener llave, el capot queda a la descubierta y a mano de todo el mundo.

Los datos de consumo, que publicamos en el correspondiente cuadro, no agregan solo un pequeño incremento en el apartado "ciudad" a nuestra comprobación anterior con el modelo

https://argentoteca.blogspot.com

M. J. PUBLICITARIA

BELAUSTEGUI 3840

EN EL CENTRO ESTRATEGICO Y GEOGRAFICO DEL GRAN BUENOS AIRES. UNA SEDE SOCIAL EN EDIFICIO PROPIO, PARA MAS DE 20.000 ASOCIADOS DE CUMBRE

REMOLQUE GRATIS

Cumbre

Cooperativa Argentina de Seguros Limitada
BELAUSTEGUI 3840 - T. E. 67-9316
Central: Avenida de Mayo 666

DENUNCIA DE SINIESTROS • PAGO DE PRIMAS • CONTRATACION DE TODA CLASE DE SEGUROS • REPARACION INMEDIATA DE AUTOMOTORES • REMOLQUE CON RADIO TELEFONO • LIBRE ESTACIONAMIENTO • SALA DE ESTAR Y LECTURA.

UTILICE ESTE EDIFICIO QUE HA SIDO CONSTRUIDO PARA UD. Y ES ORGULLO DEL SEGURO Y EL COOPERATIVISMO EN LA ARGENTINA.

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

MOTOR: 6 cilindros en línea de 88,9 x 74,7 mm. 2.768 c.c. de cilindrada. Compresión 6,8:1. 101 HP a 4.400 rpm. Block y culata de fundición, válvulas a la cabeza con varillas y botadores. Refrigeración por agua forzada bajo presión. Caja de tres velocidades hacia adelante y retromarcha, con la 2ª y la 3ª sincronizadas. Relaciones finales: 1ª, 11,51:1; 2ª, 6,40:1; 3ª, 3,50:1. Palanca de cambios sobre la columna de dirección. Construcción portante. Suspensión delantera tipo McPherson, trasera Hotchkiss-Drive con elásticos longitudinales. Amortiguadores telescópicos hidráulicos. Frenos hidráulicos a campana de expansión. Sistema eléctrico de 12 voltios.

VELOCIDAD MAXIMA

Medida en ruta, promediando varias corridas en sentidos opuestos: 136,2 kph.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

En ruta a alta velocidad: 6,3 kpl.
En ruta a 80 kph: 9,8 kpl.
En ciudad: 6,1 kpl.

ERROR DE VELOCIMETRO

Auto:	20	40	60	80	100	120
Real:	18,6	37,7	58	78,2	101,8	118,7

ACELERACION DE 0 A 500 METROS

24,8 seg. recorriendo los metros finales a + 108 kph.

ACELERACION Y DECELERACION DE 0-100-0 K.P.H.

25,6 seg.

VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA

Primera	50,3 kph.
Segunda	89,2 kph.
Tercera	136,2 kph.

ACELERACION

0-20 kph	2,1 seg.
0-40 kph	4,2 seg.
0-60 kph	8,3 seg.
0-80 kph	14,1 seg.
0-100 kph	21,6 seg.
0-120 kph	32,7 seg.

LOS CAMBIOS DE MARCHA EN LAS PRUEBAS DE ACELERACION FUERON COLOCADOS A:

Segunda a los 48 kph.
Tercera a los 83 kph.

DISTANCIAS EFECTIVAS DE FRENADO

20 kph a 0 =	2 metros
40 kph a 0 =	6,6 metros
60 kph a 0 =	15 metros
80 kph a 0 =	26,8 metros
100 kph a 0 =	42,8 metros
120 kph a 0 =	67,5 metros

EMPUJE TAPLEY EN CADA MARCHA

Primera	Off Scale
Segunda	136 kg/ton a 58 kph.
Tercera	68 kg/ton a 86 kph.

DRAG TOTAL A 100 K.P.H.

57 kg/ton. a 100 kph.

IMPERMEABILIDAD

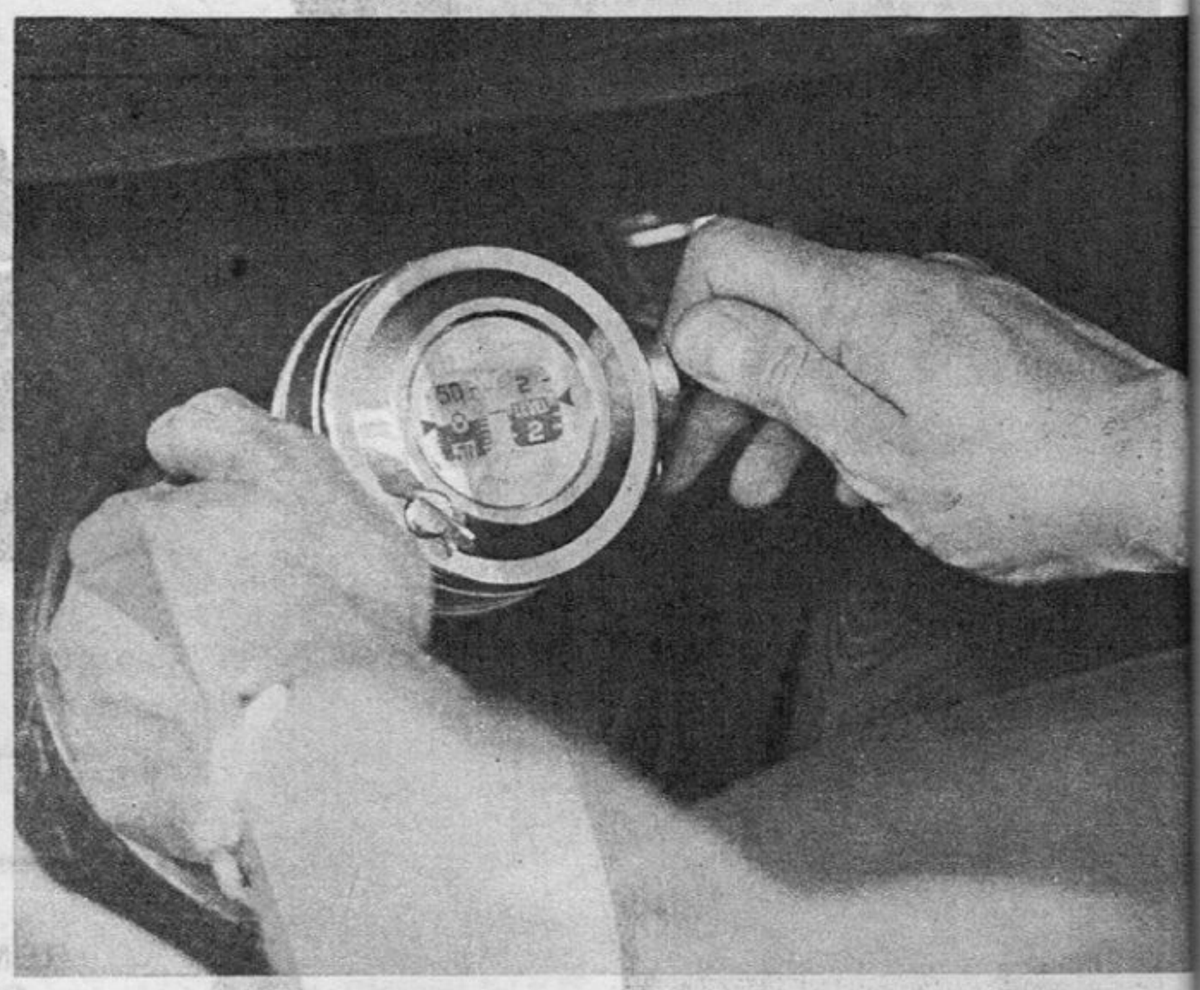
Agua: Prueba efectuada con lluvia artificial a presión de 80 libs/pulg² durante 15 minutos: Ligeras filtraciones por el ventilete de la ventanilla delantera derecha.

Polvo: Marco inferior de las puertas, ligeras filtraciones.

DRAMATIS PERSONAE

Este Road Test fue realizado por el personal técnico de la revista PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio R. del Valle (n), Guillermo Mártire y Carlos M. Thiery. En las pruebas de aceleración y frenaje efectuadas en el Autódromo Municipal, pilotearon la unidad los Sres. Emilio R. del Valle (n) y Guillermo Mártire.

PARABRISAS agradece la cesión del túnel de lavado para automóviles de la firma WASHER S. en COM. por ACC. Avda. Figueroa Alcorta 6438 utilizado para la prueba de impermeabilidad.



1962. De todos modos, el Falcon se mantiene en los límites lógicos de los autos de su tipo, e insistimos en que quien paga lo que vale se despreocupa de los pequeños problemas emergentes del consumo.

Hemos disfrutado de arranques instantáneos, de muy buena calefacción correctamente distribuida en la cabina, y de temperaturas de trabajo motriz óptimas, obtenidas con rapidez y mantenidas eficazmente por un termostato muy eficiente.

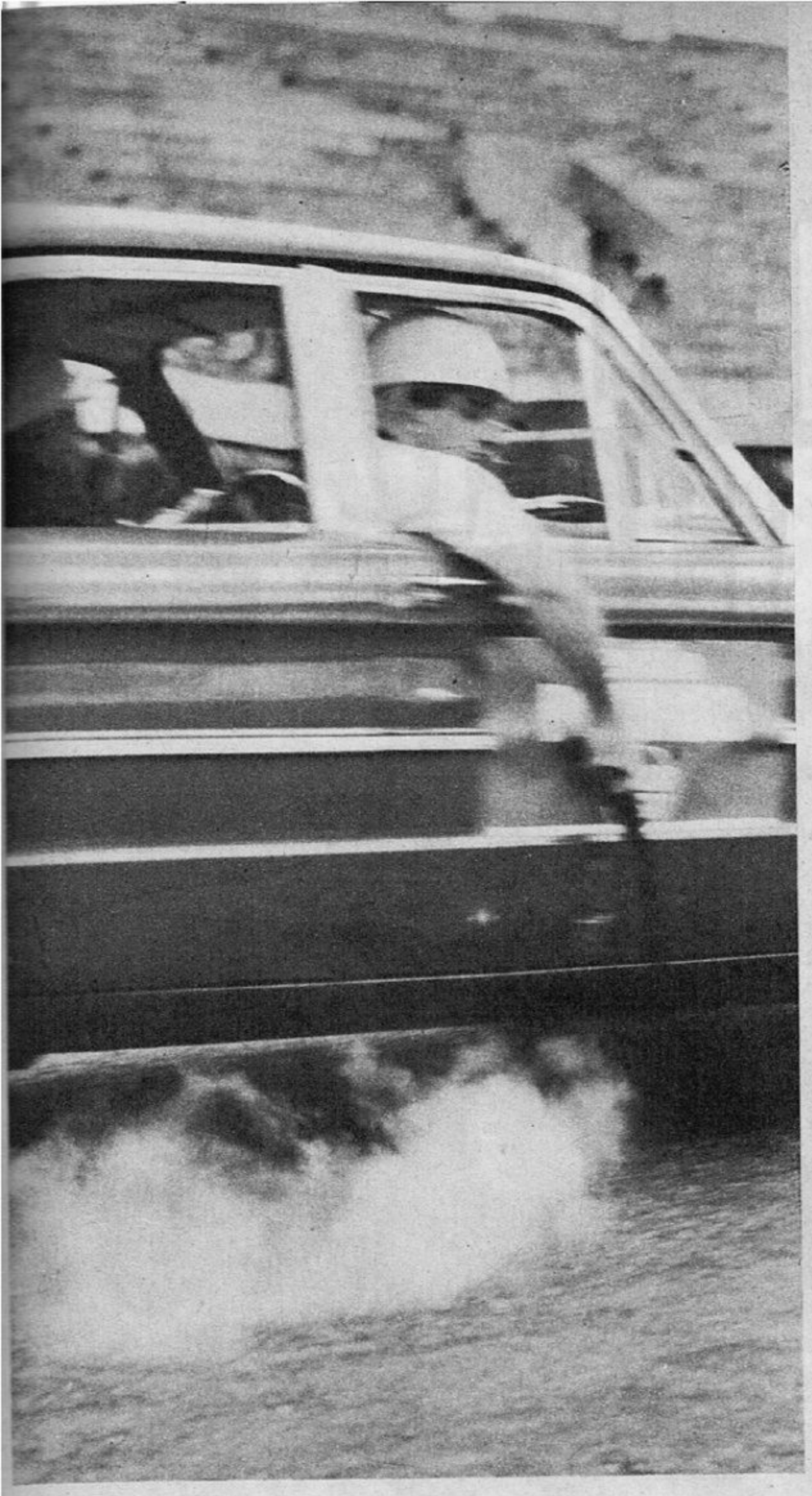
El termómetro y el medidor de nivel de combustible, que son del tipo a aguja, funcionaron correctamente.

Hubo varios gruñidos del equipo con referencia al crique de cremallera que equipa al Falcon. Nuestros testers hubieran preferido la veterana efectividad de uno "a tijera".

CONCLUSIONES

Buen auto, mejorado notablemente. En general satisface, sobre todo pensando que el usuario promedio no tiene el coeficiente de exigencia característico de esa intrépida raza denominada "testers". Con menos vueltas

https://argentoteca.blogspot.com



de volante, suspensión más dura y un poquito más de frenos a alta velocidad, sería idealmente superior. No le criticamos la falta de guiñada por ser un detalle propio de todo automóvil americano.

Es un coche cómodo y maniobrable si el conductor está dispuesto a girar el volante con alocado ritmo; frena adecuadamente, tiene buena visibilidad y la terminación es óptima. El volante está demasiado cerca del tablero; es un detalle que hemos criticado antes, a lo que Ford responde que las dimensiones del puesto de pilotaje se han tomado con un muñeco estandarizado de la industria norteamericana, cuyas proporciones físicas representan la norma del hombre norteamericano, y al cual se lo denomina "Oscar" (¿será que el hombre-promedio estadounidense también se llama Oscar?).

A lo que nosotros hemos contestado cruelmente que si es así, entonces debe hacer mucho tiempo que conocen el thalidomide en Norteamérica..., porque o el Oscar tiene bracitos muy cortos o maneja de forma muy distinta que nosotros... *

Arriba izquierda: **Ajustando el inclinómetro para medir ángulos de rolido (en experimentación).** Abajo: **Las manos de Eurídice ponen en cero el Tapleymeter.** Derecha: **¡Empezaron los tiros!**

https://argentoteca.blogspot.com

MISTERIOS DE LA VIDA MODERNA

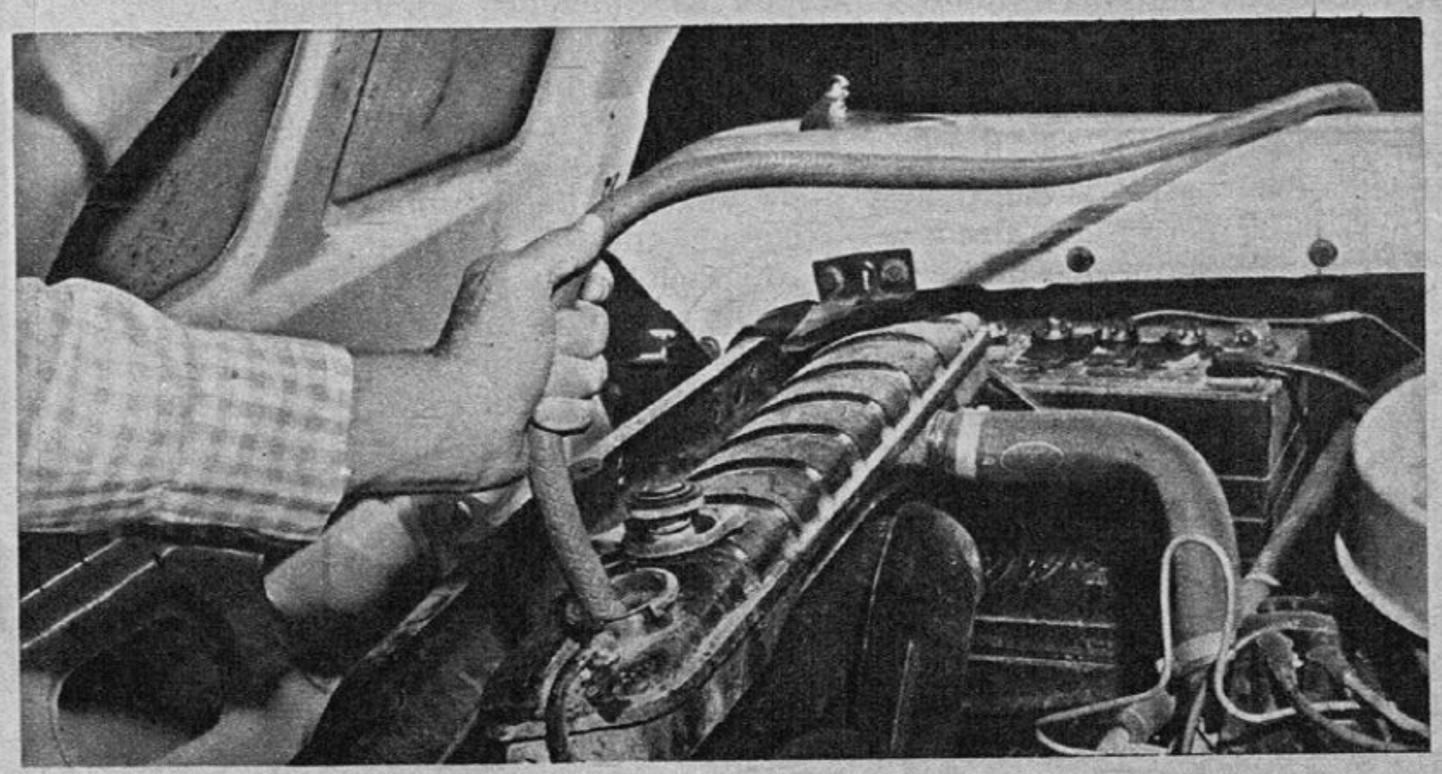
EL PRECIO DE LAS REPARACIONES

https://argentoteca.blogspot.com

En su libro "Los nuevos enigmas de la humanidad" René Sudre presenta una serie de poderosas y aún insolubles incógnitas. Allí no figura el precio de las reparaciones de un automóvil. Pero como todo ovillo tiene una punta, PARABRISAS comienza por lo más sencillo: dar una lista de lo que se cobra realmente. Es el primer paso para desenredar la intrincada madeja. Y seguiremos en el tema.

EL PRECIO DE LAS REPARACIONES

MECANICA DE EMERGENCIA Y MANTENIMIENTO	TOURING (Para socios)	PRECIOS (Para particulares)
1 — Limpieza de carburador: Gordini-Peugeot-De Carlo-Isard (1)-Opel-Simca-Fiat 600 1100 (simple)-Jeep, etc.	170	280
2 — Limpieza de carburador (doble): Ford 32/53-Estanciera-Fiat 1400-Fiat 1100 1962-Buick 36/41	255	380
3 — Limpieza de carburador (4 bocas): Oldsmóbile-Ford 1960-Mercury (americanos, últimos modelos)	345	480
4 — Limpieza cañerías de nafta (sopletear)	60	100
5 — Limpieza y calibre de bujías (arenadora) cada una	12	30
6 — Reparación bomba freno: Ford, Dodge, etc.	195	450
7 — Reparación bomba freno tipo Chevrolet	300	450
8 — Reparación bomba últimos modelos (sin servo)	345	450
9 — Reparación de bomba de nafta simple	150	250
10 — Reparación de bomba de nafta doble	250	400
11 — Reparación distribuidor simple (limpiar, regular, poner a punto)	150	150
12 — Distribuidor Ford hasta 1948	260	—
Ford 32/61	—	400
13 — Distribuidor doble Lincoln hasta 1948	300	—
Ford 52/62, Lincoln, Chevrolet, Oldsmóbile, Cadillac	—	480
14 — Regulación embrague	60	100
15 — Frenos (líquido, regular y purgar)	130	280
16 — Limpieza filtro de aire o aceite	35	35
17 — Afinación motor completa	900	900
18 — Alineación de dirección	200	250
19 — Sacar ruedas y cambiar rulemán completo	160	—
20 — Alineación de faros	80	—
21 — Arranque todos modelos (menos Ford y europeos)	250	—
Arranque todos modelos (menos Ford y Europeos) (sacar, limpiar, reparar partes afectadas)	—	380
22 — Arranque Ford y europeos	350	500
23 — Carga rápida (6 V)	60	—
24 — Carga rápida batería 12 voltios	90	—
25 — Sacar, desarmar y limpiar dinamos (americanos)	250	400
26 — Sacar, desarmar y limpiar dinamos (europeos)	350	500
27 — Auxilio (transporte dentro radio Capital) automóviles	—	400



https://argentoteca.blogspot.com

EL PRECIO DE LAS REPARACIONES

¿Cuánto cuesta reparar un auto? Éste es uno de los grandes misterios de la vida moderna, sobre todo si se trata de reparaciones de emergencio o aquellas que se ha dado en llamar mecánica ligera. Para este tipo de reparaciones no es costumbre pedir presupuesto. El dueño del auto lo lleva al mecánico y le dice lo que quiere que se le haga a su vehículo. Éste lo arregla y luego presenta la factura. Como es una reparación menor, el asunto va rápido, pero los pesos se cotizan y suman de manera muy diferente.

Los planes de arreglos menores de un automóvil están sujetos a una serie de variantes, entre las cuales podemos citar el tiempo que queda el automóvil en el taller y el costo de la misma y, en ciertos casos, el estado hepático del mecánico. Es bien conocido el caso de aquel automovilista que quería hacer una limpieza y puesta a punto de la parte carburación. Va al mecánico y le dice: "Señor —el presunto cliente es bien educado—, deseo hacer una limpieza y puesta a punto de la parte carburación. Quiero saber cuánto tiempo lleva y cuánto me va a salir". La respuesta es casi siempre la misma: "Tengo que revisarlo primero, déjemelo y a la tarde le puedo contestar". Con esta respuesta, el dueño del auto ve dibujarse un nuevo problema. El tiempo en que el automóvil está parado se prolonga, además de la reparación en sí, por levantar un presupuesto que siempre resulta aproximado. Si el señor dueño del auto quiere las cosas en menos tiempo, lo mejor que puede hacer es dejar el coche aquí y venir a buscarlo a última hora. Claro que no le puedo decir ahora cuánto le va a salir, pero será alrededor de... Y aquí dice una cifra que cubre cualquier cosa. El cliente, en tren de quedarse dos días sin auto y tener que repetir la búsqueda de presupuesto en otro taller, opta casi siempre por dejar el coche, confiándose a la buena voluntad del tallerista.

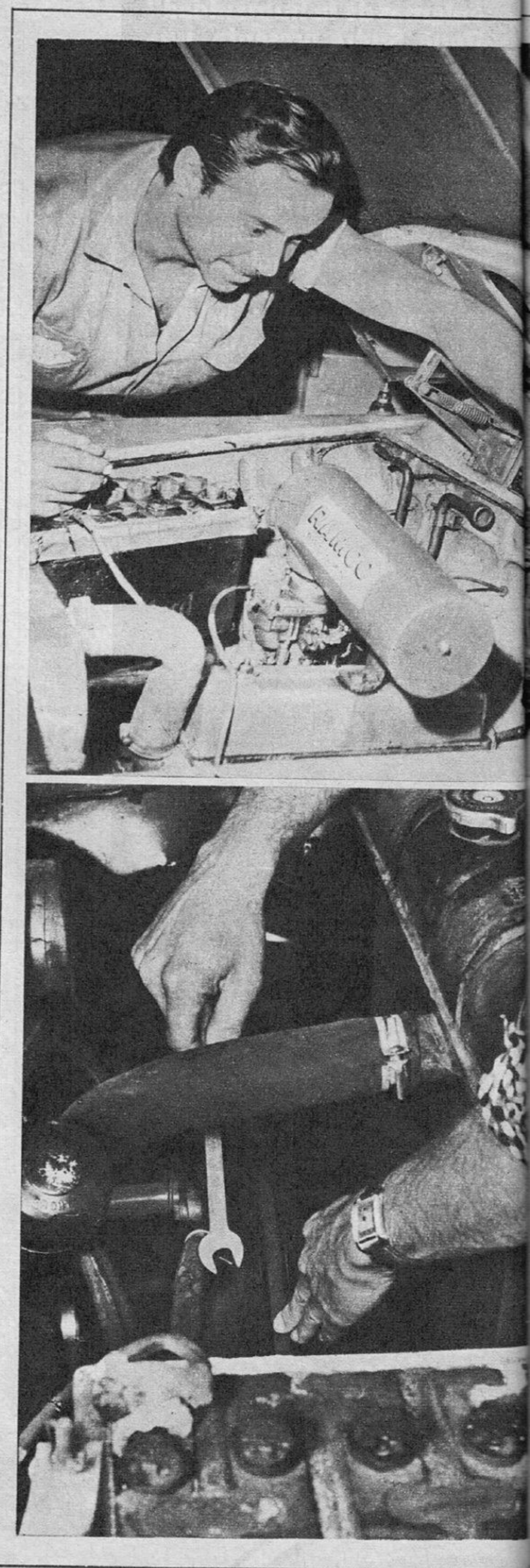
Éste es un caso que se repite diariamente en muchos talleres de cierta categoría, y con esto llegamos a una diferenciación de los mismos. Se pueden catalogar en cuatro categorías principales: Grupo I, talleres de primera categoría, con muchos inspectores, mecánicos, máquinas, etc., etc. En general, corresponden a concesionarios de marcas. Grupo II, talleres más pequeños, con un jefe de taller y dos o tres mecánicos y máquinas de medición y ajuste. Grupo III, talleres de "última", sin maquinaria de ningún tipo, confiándose exclusivamente en la "mano santa" del mecánico. Mucha grasa y mucho desorden. Grupo IV, talleres especializados en alguna parte del automotor (electricidad, carburación, cajas automáticas, frenos, amortiguación, suspensión, etc.).

PARABRISAS ha recabado de dos talleres típicos, precios sobre algunas reparaciones de emergencia y mecánica ligera. Estos precios no necesariamente deben corresponder a todos los talleres, pero pueden servir de guía, de punto de partida. En todos los casos, los repuestos se cobran aparte.

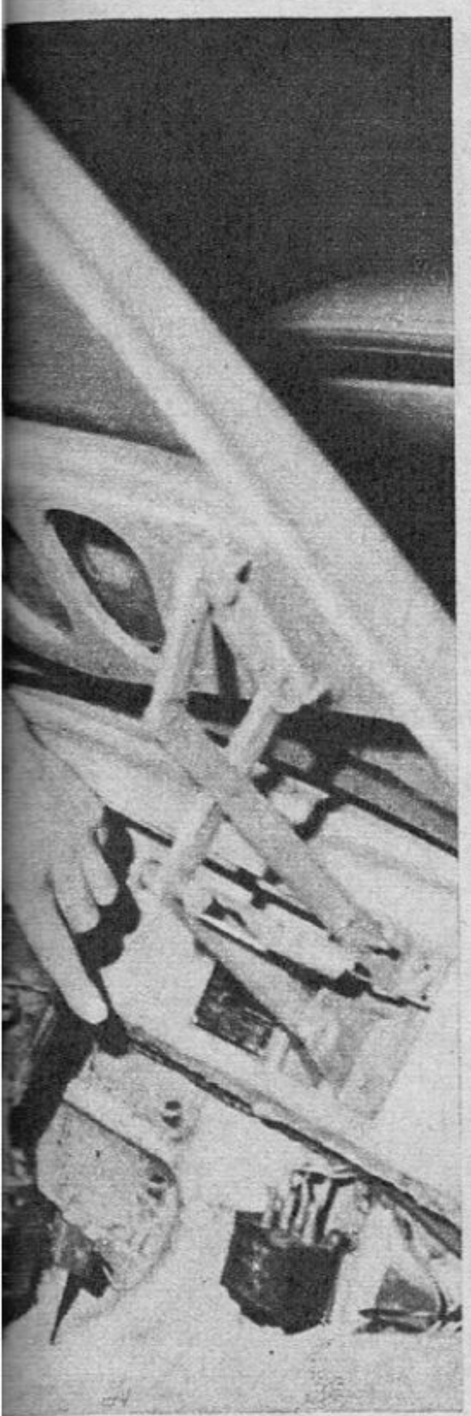
Los talleres elegidos fueron: el del Touring Club, como taller grande del grupo I, y "Talleres Santos Dumont", de Santos Dumont 3630, como representativo del grupo II. En estos dos talleres se pidieron precios de reparaciones y se obtuvo la lista que exponemos en la página 37. Debemos recalcar que los precios que aparecen en la lista están actualizados a la fecha y pueden fluctuar de acuerdo con el aumento o disminución de los costos generales. Pueden ser tomados como casi típicos, pero de ninguna manera como precios standard de todos los talleres mecánicos. Con éstos, el usuario puede llegar a hacer un cálculo correcto de lo que cuesta una reparación menor.

En sucesivas notas iremos dando precios de los otros grupos, el III y el IV, que no han salido en esta nota.

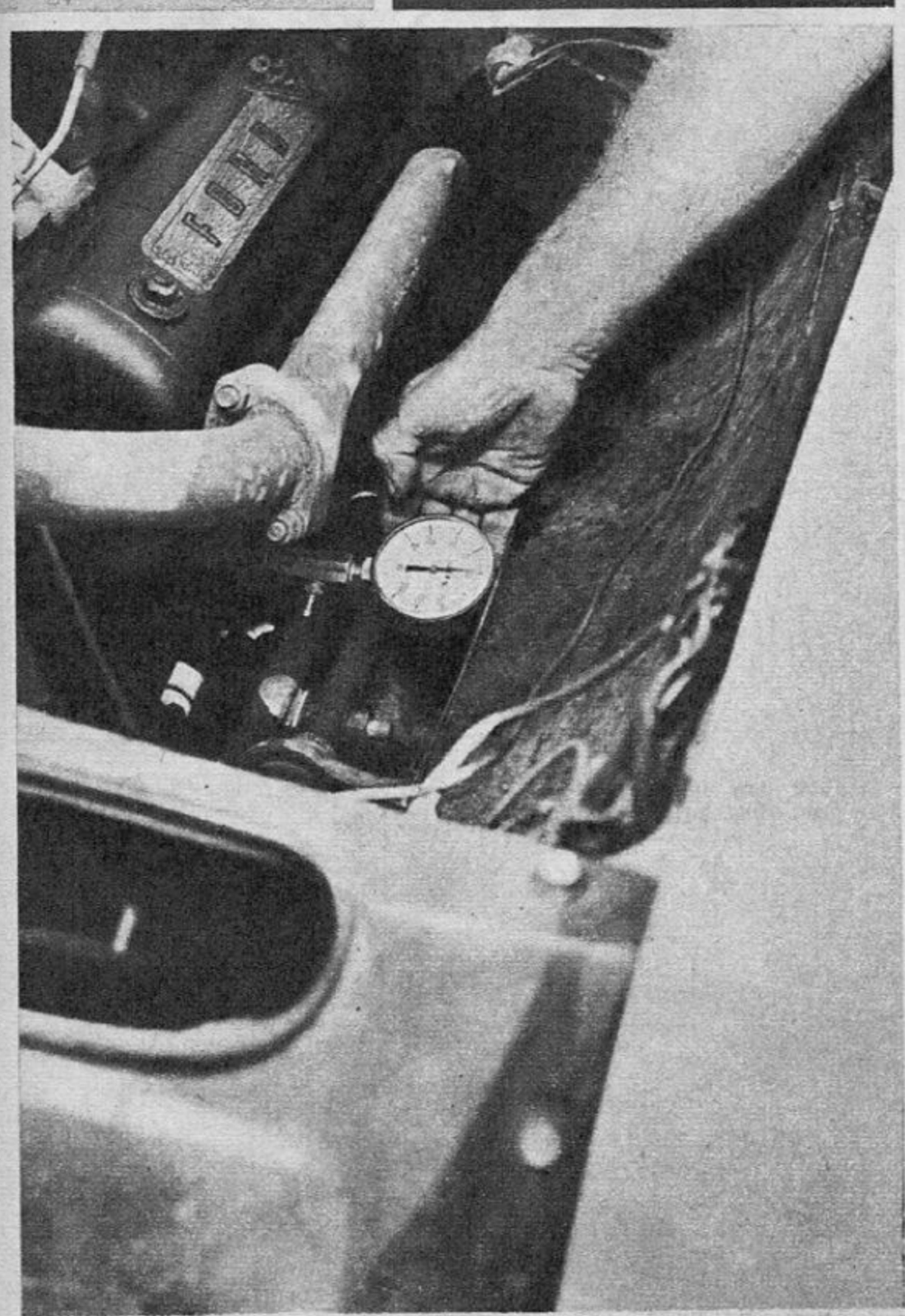
Dentro de cada grupo, tendría teóricamente que regir una uniformidad más o menos exacta de precios. Sabemos que no es así, lo que no sabemos es el porqué de las diferencias. *

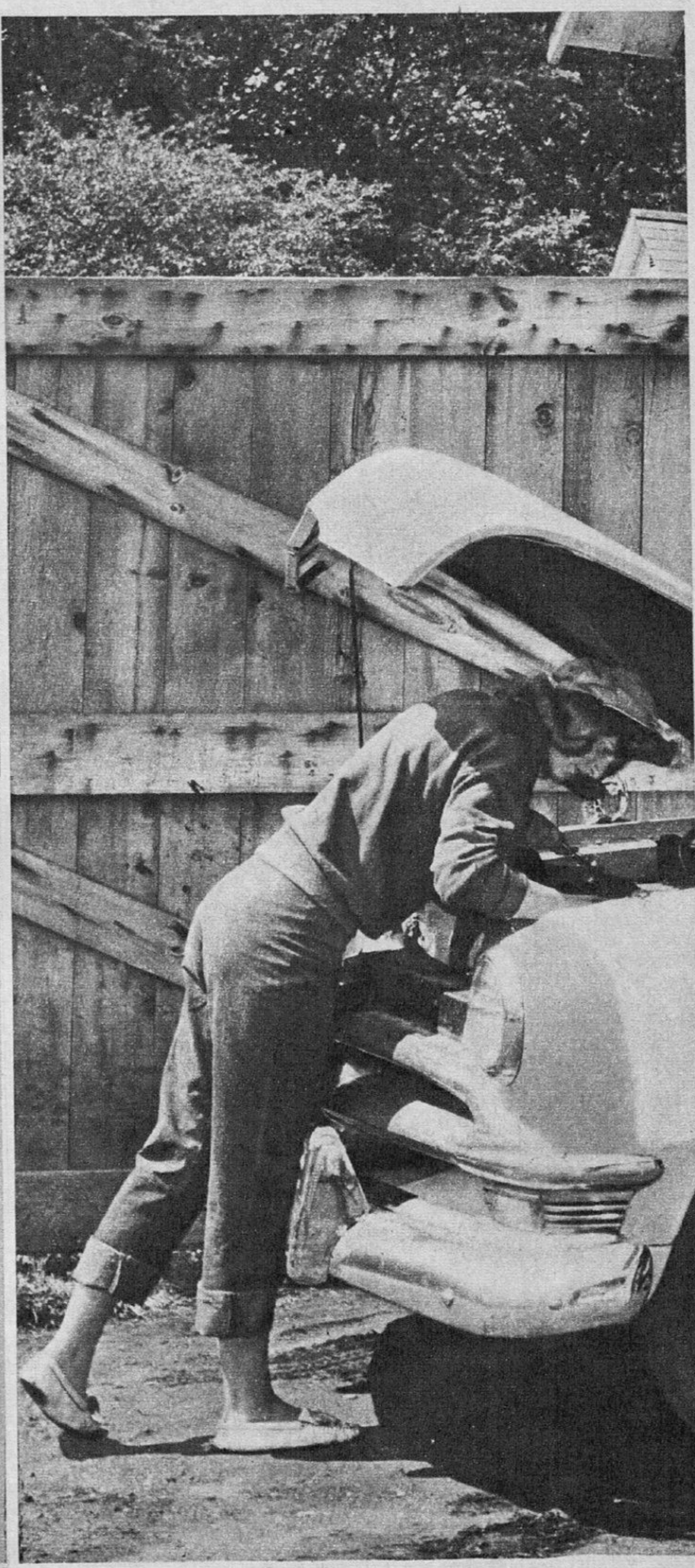


https://argentoteca.blogspot.com



Arriba, a la izquierda: Este señor, que tan alegremente llena el receptáculo de líquido de la bomba de frenos, pensará seguramente en conservar al cliente, cobrando un precio razonable. Abajo, izquierda: Todo lo que signifique mano de obra, cuesta dinero, a veces mucho y otras poco, de acuerdo con la categoría del mecánico y, en ciertos casos, con la del auto del cliente. Esta anarquía lleva solo a confundir al público, a asustarse por reparaciones y, en último caso, a sorpresas desagradables en el momento de la verdad. Abajo: La medición de la compresión de los cilindros es una medida útil y poco costosa (??) para adquirir una idea clara del estado general de un motor antes de abrirlo para ver qué pasa. El uso de instrumentos de precisión para control, ahorra mano de obra y, por sobre todas las cosas, prescinde de la "mano santa" de ciertos mecánicos. Las mujeres también pueden arreglar automóviles. En nuestro país hay dos o tres casos de estas "rara avis", que funcionan estupéndamente bien.





https://argentoteca.blogspot.com

¡OHBOYOHBOYOHBOY!

El último modelo emanado de la fábrica Vauxhall tiene nombre insólito en un automóvil: Viva. Como suponemos que un inglés, o al menos un norteamericano, que deseara expresar júbilo, exclamaría algo como "Oh boy oh boy oh boy!" usamos esta expresión para el acápite de esta nota.

El Vauxhall Viva es un sedán de aproximadamente un litro de cilindrada para transporte de cuatro personas. El gozo que indica su nomenclatura no se traduce necesariamente en *tours de force* técnicos; aparte de la caja de cuatro velocidades sincronizadas, nada hay técnico que lo distinga de anteriores modelos de la fábrica de Luton. El motor tiene cuatro cilindros que totalizan 1.057 c.c. Con dimensiones de 74,3 x 61 mm, es bastante "supercuadrado", es decir que los pistones tienen carrera corta. Válvulas a la cabeza y 50 H.P. (SAE) a 5.200 r.p.m. Esta cifra de potencia corresponde a la compresión 8,5 a 1; para países infradotados, puede optarse por la 7,3 a 1. Evidentemente, con 7,3 la potencia es menor, pero la fábrica no concreta cifras.

Sobriamente, el Viva tiene el motor adelante y la transmisión en las ruedas de atrás. La fábrica, entre viva y viva, explica que motor adelante y tracción atrás es "la fórmula que la gran mayoría de compradores de autos aún considera la mejor; motor delantero enfriado a agua, traccionando las ruedas traseras; bastante lugar para los pasajeros, y un amplio baúl de equipajes".

La palanca de cambios se encuentra en el piso. De todos modos, no caben tres personas en el asiento delantero; dejando de lado la acepción individual de manejo deportivo o no, es indudable que la palanca "directa" ahorra varillajes y anula imprecisiones propias de juegos multiplicados. Además evita, después de algunos años de uso, que el conductor, al luchar con una palanca que se empecina en poner "cualquier otra" marcha, vocalice expresiones alusivas al auto que no son, precisamente, viva.

La construcción es, por supuesto, integral, de acuerdo con lo usual en la materia. Mientras que la suspensión trasera es rigurosamente convencional (dos elásticos longitudinales fijando un eje rígido, con tracción tipo Hotchkiss), la suspensión delantera responde al comentario de la fábrica de que "lo ortodoxo se combina con lo inconvencional...". Es cierto, porque si bien se emplea un sistema de trapecio deformable, con dos brazos A por rueda (el superior corto, el inferior largo, con marcada similitud con el tradicional sistema Chevrolet, "prima hermana" de Vauxhall), lo inconvencional está dado por el elemento suspensor propiamente dicho.

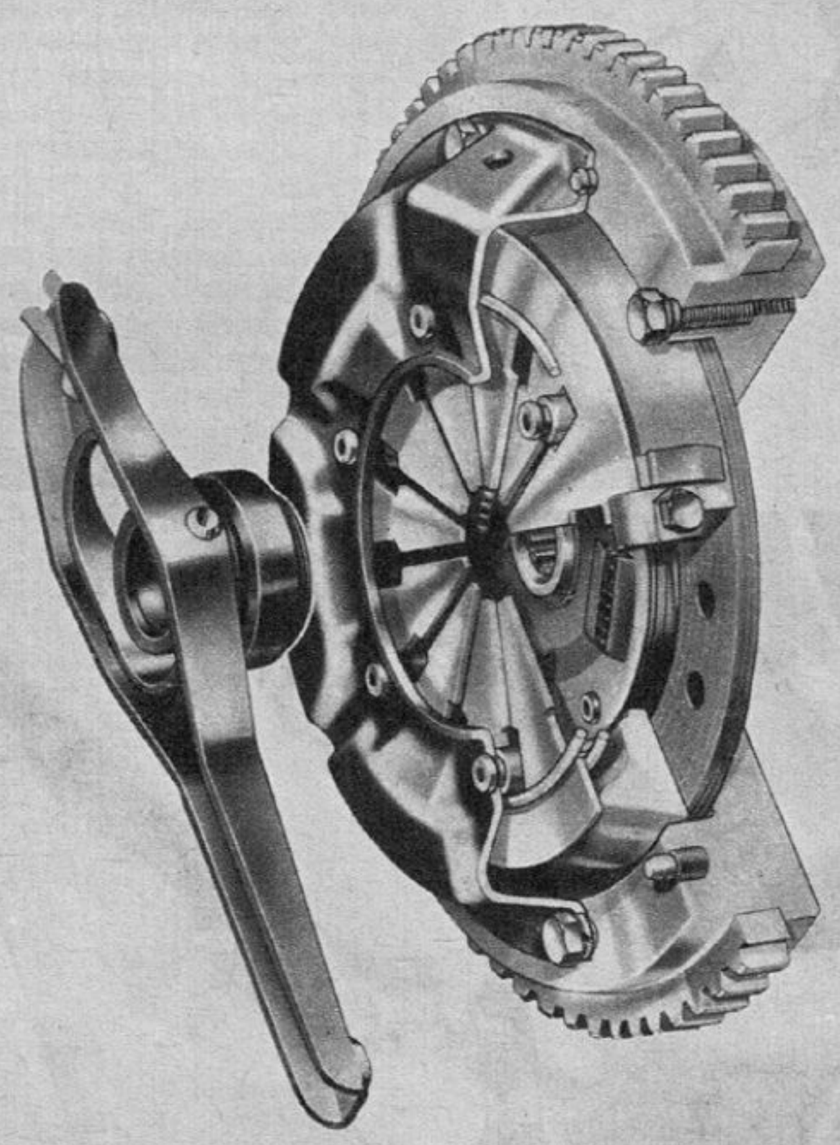
Si bien no es nada nuevo (Peugeot, Auto Unión, etc.) el empleo de una ballesta transversal, si lo es que esta ballesta se halle acoplada a los brazos inferiores y que además pase por debajo de un elemento de puente que une ambas medias suspensiones. La suspensión delantera está diagramada de tal forma que el elástico actúe como factor antirrolido. Visualmente, parece interesante la solución.

Los frenos son normalmente de campana, pero a opción pueden especificarse frenos de disco para las ruedas delanteras solamente, con servoayuda.

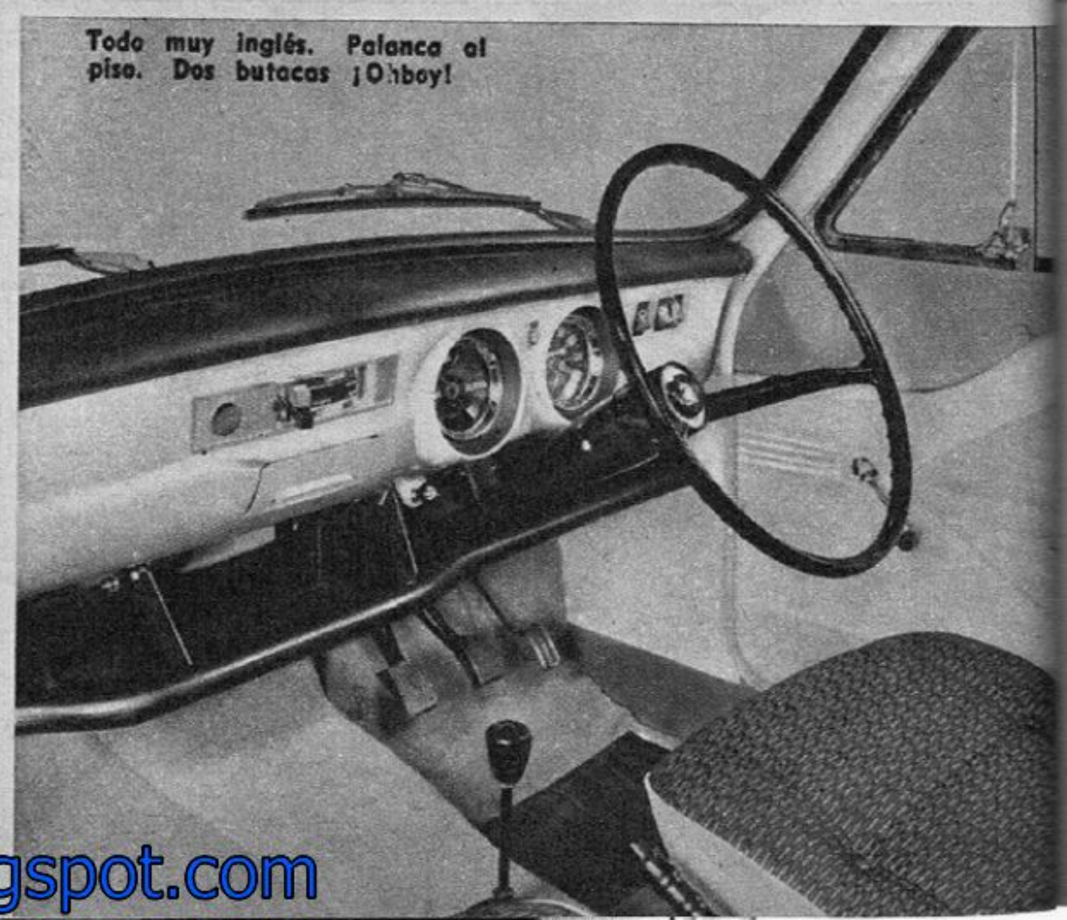
A pesar de las remotas sugerencias de novela de Hemingway o Graham Greene (la asoleada plaza centroamericana donde sombrerudos chamacos festejan la caída del ex dictador y la asunción del mando del nuevo libertador), el Vauxhall Viva no tiene rebosantes alardes de la ciencia-ficción. En cambio se manifiesta como un sobrio y, sin duda, eficiente autito para la disputada categoría 1.000 c.c.

Solamente pretenderíamos que si algún día la empresa decide comercializar el coche en la Argentina, que se abstenga de intentar conciliar nuestros sentimientos nacionalistas denominándolo Vauxhall Huija... ¿Verdad? *

El Vauxhall ahora se llama "viva", un grito de alegría cuyo sabor "localista" tratamos de imitar en este título difícil



Los alegres compadres de Luton adoptaron el embrague monodisco seco para su nuevo modelo. Dicen que es más liviano y preciso. ¡Viva Vauxhall!



Todo muy inglés. Palanca al piso. Dos butacas ¡Ohboy!

https://argentoteca.blogspot.com

Modificos habemus: Vauxhall incorpora la ballesta transversal al tren delantero, actuando sobre los brazos inferiores de cada trapecio.

Sesenta años después; junto al Vauxhall "Two-seater" de 1904, el "Viva", último modelo de la Vauxhall Motors Ltd. Algo diferentes, ¿o no?

https://argentoteca.blogspot.com

QUE ES UN

Rally Safari. Los watushi observan y saludan. ¿Serán watushi?

A35 propone mucho barro.

Los países automovilísticamente muy desarrollados, por propia gravitación de los automóviles, son escenario de una serie de competencias de todo tipo, Grand Prix, Fórmula 11, carreras para autos especializados y carreras especializadas para autos de gran serie. De una de estas últimas nos ocuparemos ahora.

El rally y las odiseas de un rallyista merecen un capítulo especial en la historia de las carreras de autos, por una serie de razones que van desde los conocimientos matemáticos del navegador, hasta la calidad y el aguante físico del conductor.

El conductor de rally es un individuo muy especial. Como primera postura, tiene pasión por el automovilismo standard, por el auto de gran serie. Esto no quiere decir que sean solamente ellos los que corren. Año tras año se inscriben y participan pilotos de reconocido mérito en otras manifestaciones del arte automovilístico, pero el grueso de los participantes lo forman individuos dedicados por entero al rally.

El entusiasmo y los méritos que se obtienen con el triunfo de una competencia de este tipo, no quedan solamente en los conductores, sino que trascienden la órbita reducida de cada uno de ellos y se constituyen en un hecho de importancia casi nacional, en que las empresas fabricantes de automóviles intervienen con su artillería pesada, ya sea oficialmente o bajo cuerda. Gran parte del éxito de los rally reside en el hecho de que son carreras muy duras, realizadas en condiciones extremas y con una gran competencia.

Esto el público lo sabe, lo sabe la prensa, lo sabe todo el mundo, y la pelea por el triunfo se hace cada día más brava.

La teoría de un rally es una cosa relativamente sencilla. Consiste en cumplir un recorrido determinado, dentro de un tiempo prefijado, con controles a lo largo de la ruta, que se traza tomando distintos escenarios y tipos de camino. Hasta aquí todo va bien. El individuo reconoce la ruta, hace sus cálculos, si le gusta se anota, y el día de la largada, esperará su turno de partida junto con los otros enloquecidos como él que quieren correr el rally.

Otros individuos, hombres y mujeres, esperan en otros lugares, con otros automóviles, la misma orden de partida hacia la aventura y el triunfo.

Trasladémonos a Europa, escenario de los más importantes rallys del mundo. Ubiquémonos en cualquiera de los puntos de partida de un rally importante, el de Montecarlo, por ejemplo. Puede ser Glasgow, puede ser Roma, puede ser Atenas, Lisboa, Oslo, Francfort, Estocolmo. En este caso no todos los caminos van a Roma.

Van a parar a Montecarlo, y nosotros con ellos, ya que intervenimos en la competencia. Estamos en pleno invierno europeo, con abundante nieve para algunos, "verglass" para otros, los caminos en malas condiciones, para todos. Sabemos que el rally no se suspende por mal tiempo y que los promedios a establecer son lo suficientemente elevados como para autorizar un número grande de deserciones por choques, "fuoripistas" y demás yerbas. Además, y como complemento, los caminos están abiertos a todo público.

Ya en plena competencia, siguiendo los sistemas de las carreras de regularidad, se fichan hojas de horario por controles determinados de antemano, y de acuerdo con las pasadas efectuadas se suman o no puntos en contra. En invierno, con nieve y malos caminos, los puntos se suman en grandes cantidades. El promedio es alto, considerándose las rutas, la nieve, el tránsito, etc.

Se corre durante todo el día, y a la tarde se van juntando los competidores en un punto de Francia llamado

https://argentoteca.blogspot.com

RALLY

Estas no son de circuito ni de pista, pero cuestan tanto como aquéllas.

También se corren aquí.

Chambéry. Desde allí seguirán todos juntos hasta Montecarlo por una ruta común a todos.

El primer día de carrera, cada grupo de participantes debe sortear los obstáculos naturales ya nombrados y comienzan los claros en la columna de coches.

A la noche —para los que han llegado— y durante el día siguiente, descanso para todo el mundo. Reparaciones, tanto físicas como mecánicas, comentarios y cálculos de ruta para el día siguiente. Estas paradas se realizan en lugares controlados por la organizadora de la competencia.

Luego del día de descanso recomienza la brega, en pos de Chambéry, lugar en el que se concentran todas las diversas rutas, y desde donde se llega a Montecarlo, final de la competencia, a través de 900 arduos y peligrosos kilómetros.

Esta etapa finaliza en Montecarlo, teóricamente a una hora establecida de antemano.

A medida que llegan los competidores, que a esta altura andan muy separados unos de otros, se va confeccionando la planilla provisional.

Otro día de descanso, y comienzan las pruebas finales, en las que intervienen los 120 automóviles mejor clasificados. Estas pruebas consisten en general en cuatro vueltas al circuito Grand Prix de Montecarlo, las tres últimas tratando de repetir el tiempo establecido en la primera. En el caso de haber varios corredores igualmente clasificados, se procede el día posterior a una serie de pruebas de manejo en las que, evidentemente, triunfan los mejores.

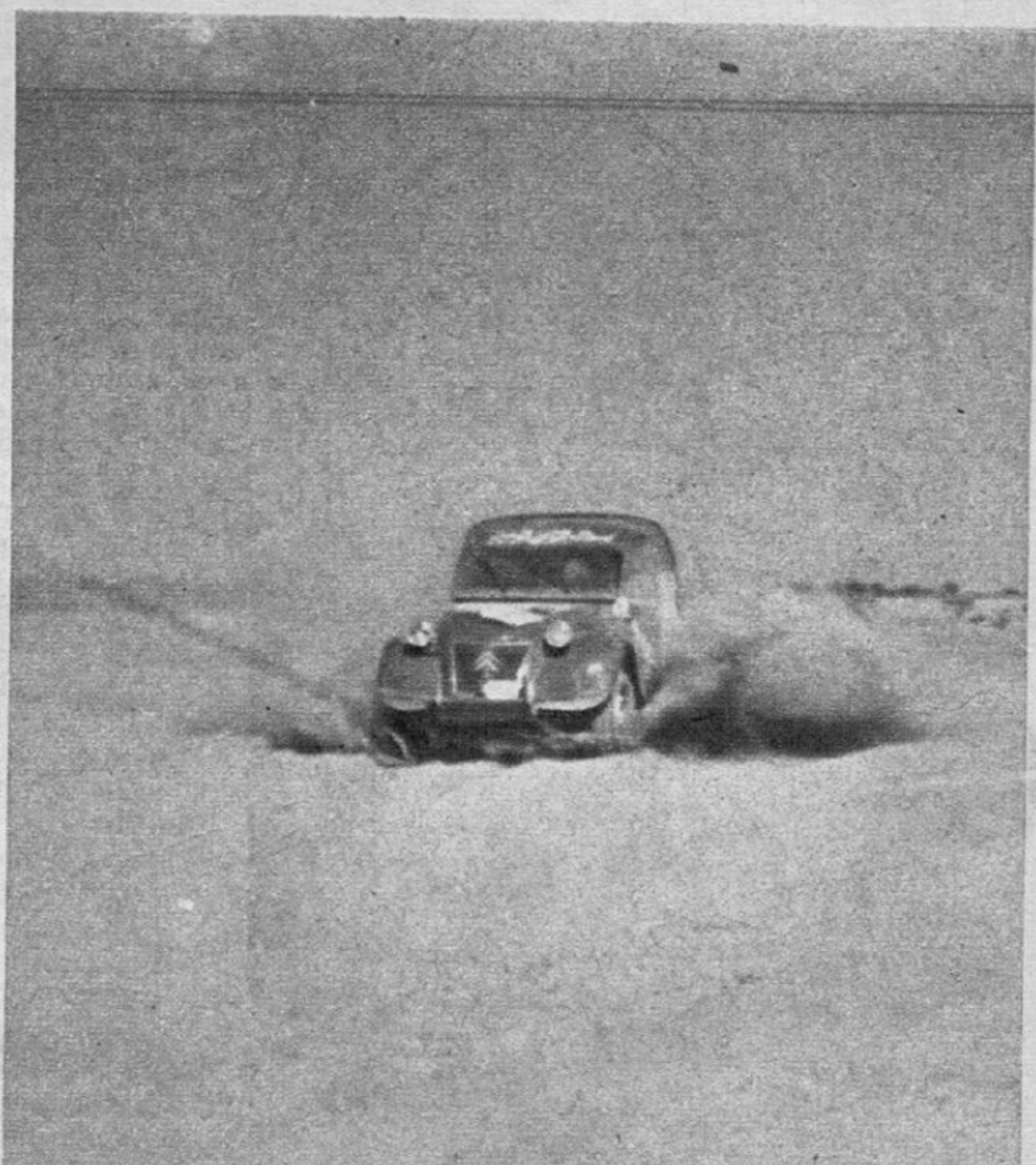
Un rally se corre por categorías de automóviles y con precisiones de pasada del orden del minuto. Esto conduce a que cualquier automóvil tenga posibilidades de vencer en la competencia, y no existe el mito de los autos poderosos y grandes, como en el caso típico de Argentina con Mercedes Benz. Los autos chicos tienen las mismas posibilidades que los grandes, y el campeón del año 62 y del 63, Eric Carlsson, con su eterno acompañante, Gunnar Palm, ganó sus campeonatos con un Saab de 850 c.c. y dos tiempos, con 42 HP de origen.

En cuanto a la preparación de los automóviles, ésta cae dentro del famoso inciso "J" del reglamento de la FIA. Teóricamente, un automóvil de TM argentino, podría competir con chance en un rally europeo. Lo único que necesita es un piloto suficientemente bueno y con amplia experiencia en el hielo, y un navegador que entra en la categoría de ingeniero de vuelo. *

https://argentoteca.blogspot.com

10 DIAS EN OTRO MUNDO

Una semana aislados, sacudidos por el viento implacable, roídos por la arena...

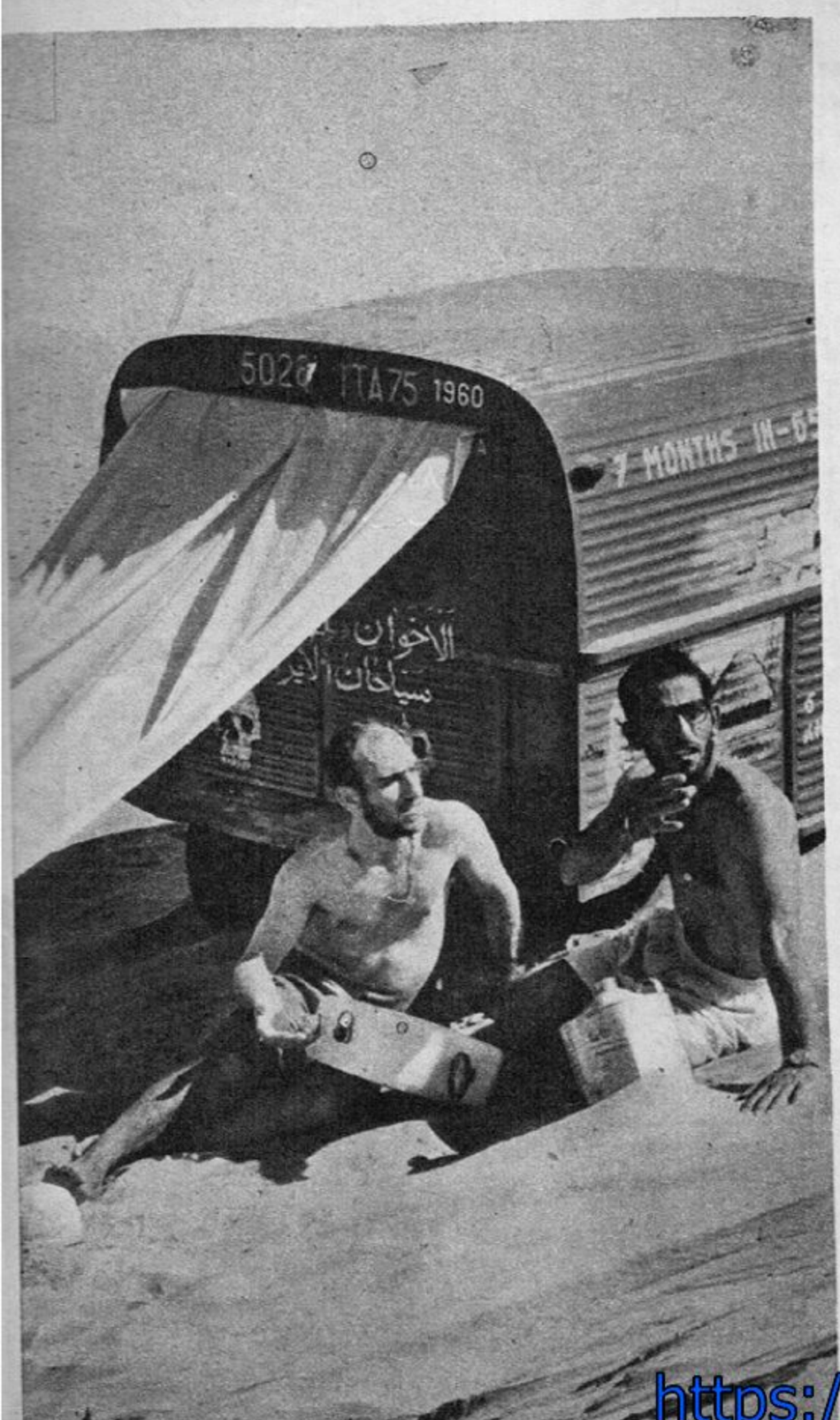


...sabiéndose extraviados en el desierto y no creyendo ya en el milagro que los salvaría y que llegó.

https://argentoteca.blogspot.com

Noventa y dos países han visitado los autores de esta nota, dos jóvenes iranios, antropólogos y aventureros. Esta es la historia de un viaje a la Meca. Moraleja: con auto, audacia y... buena suerte se llega a cualquier parte. Damos fe

POR ISSA Y ABDULLA OMMIDVAR



Nuestra partida de Teherán causó gran revuelo. Para asegurarnos un feliz viaje nos leyeron salmos del Corán y además derramaron abundante agua detrás de nosotros para que regresásemos pronto. Todos miraban sorprendidos nuestra camioneta Citroën 2 CV, esperando que nos quedásemos atascados en la primera esquina. Y así, entre miles de personas que imploraban a Alá Todopoderoso que nos ayudase, comenzó nuestro peregrinaje a la Meca.

Condujimos lentamente pero sin tropiezos hasta Abadán, situado sobre el lago de petróleo que se extiende desde Irán hasta Kuwait. Kuwait es un pequeño estado cuya superficie es aproximadamente la misma de Luxemburgo y que recibe anualmente 60.000.000 de dólares en concepto de impuestos petroleros. El principal problema que deben enfrentar los sheiks que lo gobiernan consiste en hallar la forma de gastar estas ganancias.

La mayor parte del dinero se invierte en ampliar los harenes y en comprar largos coches norteamericanos. Como hace poco tiempo que los sheiks saltaron del lomo de sus camellos a los Cadillacs, no entienden mucho del funcionamiento de los autos. Si se quedan sin nafta, optan por echar una mirada al motor, deciden que éste debe haberse quemado, y abandonan el vehículo para comprar un modelo más reciente.

Al entrar en Arabia Saudita enfilamos hacia Riyadh, la capital de este vasto reino desértico. Cerca de la ciudad encontramos a algunos ingenieros italianos dedicados a la construcción de carreteras, y lo primero que nos dijeron estos pobres tipos, con sincera amargura, fue: "Hace seis meses que no vemos una mujer en este maldito país, y al diablo con los altos sueldos."

PELICULAS APTAS PARA PRINCIPES

En Riyadh, los viejos edificios chocan con los flamantes palacios a medida que entran en el país nuevas ganancias petroleras. Uno queda encandilado al pasar delante de la sucesión de palacios, algunos de los cuales queman más electricidad que la ciudad de Mendoza. Como llegamos un viernes, fecha santa para los musulmanes, solo al día siguiente pudimos entrar en contacto con la Universidad Ibn Saud. Se nos agasajó con una fiesta, a la que concurrieron más de 600 personas, y después de muchos trámites burocráticos pudimos proyectar una película sobre nuestras exploraciones en la Cuenca del Amazonas. Pero antes debimos explicar que solo tenía fines educativos. En Arabia Saudita, las exhibiciones cinematográficas están terminantemente prohibidas, y es el único país del Este que ignora por completo las leyes modernas y juzga de acuerdo con las del Corán. Después de la función, los estudiantes nos estrecharon las manos con la mayor cordialidad, y uno de ellos nos comentó: "Naturalmente, cada príncipe tiene su sala privada de proyecciones donde ve los últimos espectáculos de 'strip-tease' filmados en París."

Nuestro encuentro con el rey Ibn Saud se efectuó en el Palacio Real, durante una ceremonia religiosa. Y mientras el rey y nosotros ocupábamos confortables sillones, un hombre cantaba pasajes del Corán ante las personas que estaban sentadas en el suelo alrededor del salón, con las piernas cruzadas, en actitud reverente, y cada una con un halcón en la mano. Respondiendo a una seña del monarca, un hombre se arrastró hasta nosotros a través del recinto. Era el intérprete: un tipo bien parecido que hablaba correctamente el inglés, pero que nunca miraba al rey a la cara. Respondiendo a las preguntas de rutina, elogiamos la hospitalidad árabe y comentamos que el país parecía haber progresado mucho en menos de una década. Al oír esto el rey mostró los dientes para demostrar su alegría y fuimos invitados a cenar con él en el Palacio Real.

"YO TAMBIEN SOY PADRE"

Casi habíamos llegado al umbral, cuando vimos a un anciano vestido con una túnica sucia y descolorida, que entró al salón con los ojos arrasados en lágrimas. Venía a rogar por la vida de su hijo, condenado a morir una hora más tarde en la plaza principal, frente al despacho del monarca. Éste, alto y panzón, lo miró a través de sus anteojos oscuros y manifestó: "No puedo hacer nada. La ley es la ley. Yo también soy padre y creo que si se tratase de mi propio hijo la condena sería la misma." El peticionante había podido entrar en palacio por una de esas paradojas del protocolo árabe: entre los pocos derechos que tienen los ciudadanos de Arabia Saudita está el de abandonar su choza miserable para obtener una entrevista con el sheik de los sheiks, en su palacio climatizado.

En esta oportunidad, dos guardias con mantos de seda levantaron al andrajoso peticionante y lo sacaron de la sala de audiencias. Ahora había mayor prisa por abandonar el palacio y presenciar la ejecución. Cuando arribamos a la plaza, vimos a una multitud cocinándose bajo el sol, y observamos que el padre del reo llegó a tiempo para contemplar como a éste le segaban la cabeza con un sable curvo, con filo de navaja, después de una breve lectura del Corán.

UN BANQUETE REAL

Un Cadillac de entre los centenares que hay en los garajes del palacio vino a buscarnos para la cena. Al entrar en la residencia del monarca por un excelente camino asfaltado, observamos tanta vegetación que parecía increíble que estuviésemos en pleno desierto. Pero hay que recordar que todos los impuestos que paga la American Arabian Oil Company se gastan entre los muros del palacio. Cada uno de los 335 príncipes recibe una partida anual de 35.000 dólares, más viáticos, y los que tienen títulos ministeriales reciben 300.000 dólares y cualquier otro adicional que necesiten: palacios de verano en El Líbano, Italia, etc.

https://argentoteca.blogspot.com

La cena fue servida en un vasto salón donde las arañas tenían caireles del más fino cristal. Las paredes y pisos estaban cubiertos por ricos tapices, y hacia un costado se veía un patio con jardines ornamentales y fuentes centelleantes. En la mesa había 50 invitados, en su mayoría príncipes miembros del gabinete. Nos hicieron el honor de instalarnos hombro con hombro junto al rey, quien ocupaba un sillón de respaldo alto. Como prueba de hospitalidad, nuestros anfitriones nos echaban en los platos sus mejores trozos de cordero, hasta que se acumuló frente a nosotros una pila de carne. Afortunadamente no nos convidaron con ojos de ovejas.

El banquete duró una hora y media y fue servido por esclavos, algunos de ellos regalados por los nobles y otros comprados. La comida del rey Saud es importada en su mayor parte para satisfacer los caprichos del monarca. Durante la cena, el rey se sorprendió al oír que pensábamos atravesar la Península en nuestro pequeño vehículo para llegar a La Meca, y cuando no logró disuadirnos de nuestro propósito, prometió que alertaría a sus Cuerpos de Camelleros para que nos ayudasen en el trayecto. Por fin nos anunció que por intermedio de su jefe de protocolo nos enviaría dos relojes de oro con su augusta imagen. Lamentablemente, esos regalos no llegaron a nuestras manos. La explicación reside en que en ese país hay demasiados ladrones, y por ello se hunde en deudas a pesar de que nada en petróleo.

RUMBO A LA MECA

Al día siguiente nos internamos en el "Océano de Arena" y enfilamos hacia el sudoeste, en dirección a Yemen y La Meca. En el trayecto encontramos a un hombre que marchaba solo, y cuando le preguntamos hacia dónde se dirigía, nos desconcertó oírle mencionar un oasis que según nuestros mapas estaba a 200 kilómetros de distancia. "Voy a charlar y a tomar una taza de té con un amigo", nos explicó el anciano.

Nosotros llevábamos combustible para 1.200 kilómetros y provisiones para 25 días, porque en el desierto los cálculos fallan con demasiada frecuencia. Y si planeábamos pasar por La Meca no era solo porque esta ruta nos llevaba al África, sino porque así también cumplíamos lo que el Profeta ordena en el Corán: "En verdad, la primera casa fundada para orar está en La Meca." En determinado día del año lunar, los peregrinos afluyen desde los lugares más lejanos, al principio como gotas y arroyuelos humanos que se unen en ríos para trasformarse por fin en auténticos mares que abarcan todo el Islam. Nosotros imitábamos a estos peregrinos, aunque para viajar empleábamos un sistema más moderno: el coche de dos cilindros.

Nuestro propósito al ir a La Meca consistía también en presentar al mundo una visión más amplia del Islam. Para más de 400.000.000 de musulmanes este peregrinaje tiene un significado vital, y esto nos indujo a pensar que si con nuestras fotos y descripciones lográbamos trasmitir a Occidente algo nuevo acerca de tan importante lugar, habríamos realizado una obra útil.

SIN ESTACIONES DE SERVICIO

Después de algunos días de viaje fuimos sorprendidos por un ciclón. Las arenas del desierto se agitaron como las olas aterciopeladas de un océano y nos cubrieron hasta el cuello. Esto nos obligó a desinflar los neumáticos y desplegar rollos de alambre tejido. Pero la tormenta nos hizo perder el rumbo y terminamos por quedarnos sin nafta ni agua. Durante seis días permanecimos totalmente aislados, preguntándonos si llegaría ayuda y escribiendo en nuestros diarios para dejar una crónica en caso de que muriéramos.

Cuando ya se había agotado nuestra provisión de agua y nuestro coche estaba sepultado bajo toneladas de arena, algo empezó a moverse en el lejano horizonte: no era un espejismo, era un milagro.

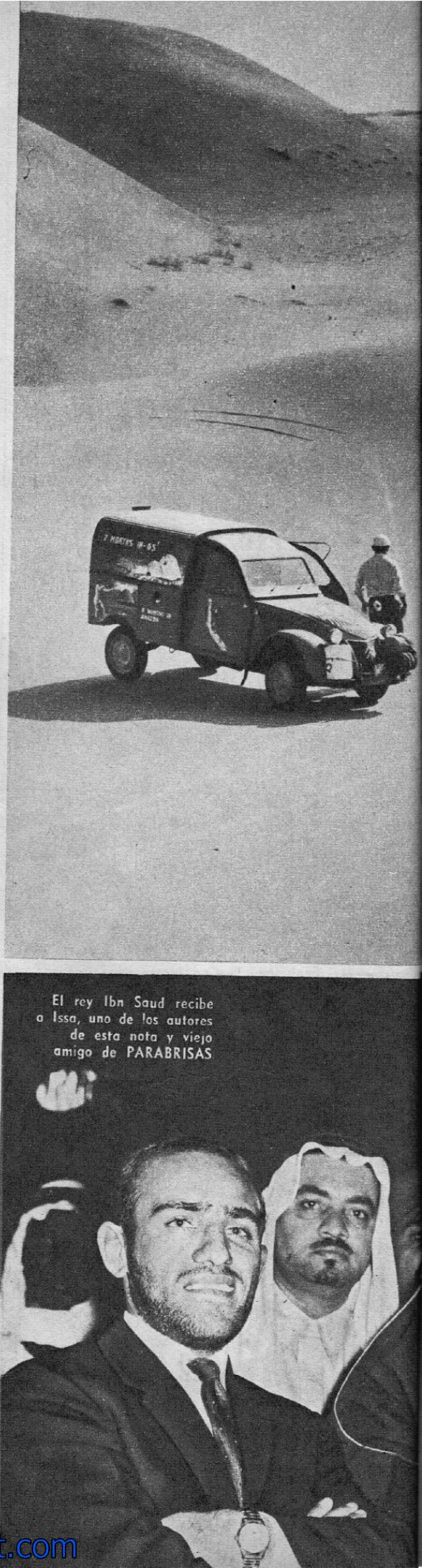
Recibí a los árabes con un versículo particular del Corán que es una especie de pasaporte internacional en todo el mundo islámico. Nos estrecharon las manos y nos abrazaron a la usanza árabe. Después desenterraron el auto y lo remolcaron con sus camellos por el desierto durante varios días. Cerca de un oasis, nos encontramos con unos miembros del Cuerpo de Camelleros que nos estaban buscando, y a las 48 horas estos muchachos sacaron —no sé de dónde— combustible para el coche.

UN POCO DE HISTORIA

Durante el resto del trayecto hasta La Meca no tuvimos nuevos contratiempos, pero al llegar a las puertas de la Ciudad Sagrada descubrimos que la noticia de nuestro arribo se había adelantado a nosotros, a raíz de lo cual el alcalde y otros dignatarios nos estaban esperando. Inmediatamente lavamos nuestros cuerpos y purificamos nuestras almas antes de ponernos la sencilla túnica blanca que usan todos los peregrinos, sean reyes o mendigos, malayos o rusos.

Como no conocíamos todos los ritos, al entrar en La Meca seguimos paso a paso a nuestro guía hasta encontrarnos frente a la Gran Mezquita. Entramos en ella, y al llegar al patio vimos, del otro lado de la explanada de piedra y mármol, la casa hacia la que todos los musulmanes vuelven el rostro y el corazón. Según la leyenda, la Kaaba, que los occidentales conocen más como la Piedra Negra, fue entregada a Abraham por el Arcángel Gabriel, y representa la dirección hacia la que se debe orar.

La Kaaba tiene un severo diseño cuadrangular y está construida con piedras más pequeñas cubiertas por un terciopelo negro. Una tenue brisa que se filtraba desde las colinas desiertas hacía ondular suavemente el manto de la Kaaba. De acuerdo con la tradición, entonamos el versículo del Corán: "¡Héme aquí, oh Dios, obe-



El rey Ibn Saud recibe a Issa, uno de los autores de esta nota y viejo amigo de PARABRISAS

https://argentoteca.blogspot.com

El "patito feo" perdido en la inmensidad del desierto que mata cuando puede, pero que esta vez no pudo.

deciendo tu orden! ¡No tienes igual! ¡Héme aquí!" Dimos siete vueltas a la Kaaba y repetimos lo que musitaba el guía. Estas circunvalaciones tienen por objeto dirigir los pensamientos de los peregrinos hacia las almas de sus antepasados que buscan la casa de Dios.

Si bien no estábamos en la fecha de las peregrinaciones, se veían fieles de todos los países, unos entonando cánticos, otros llorando, otros enmudecidos por la contemplación de este "Ombligo del Mundo". La gente compraba agua pura y la bebía, sin fijarse en el costo, pues según la leyenda musulmana Abraham dejó en ese lugar del desierto a su esposa y su hijo Ismael, mientras buscaba desesperadamente agua para éste, que se moría de sed. Entonces el Arcángel Gabriel condujo a la mujer hasta un manantial que brotó milagrosamente a los pies del niño. Los musulmanes creen que este mismo manantial alimenta el pozo de Zamzam.

LADRONES SIN MANOS

Al mediodía era la hora de la plegaria, y como no conocíamos los ritos, a pesar de provenir de una familia musulmana, imitamos a la multitud para no despertar sospechas. En efecto, la entrada a la Ciudad Santa está prohibida para los no musulmanes, y en cierto modo esto es un alivio, pues no se ven millares de turistas con sus máquinas fotográficas en ristre. Los infieles que violan la prohibición son condenados la primera vez a pagar 600 "rials", la segunda a cuatros años de prisión, y la tercera a ser decapitados. En todas las cartas aéreas se prohibe terminantemente a los pilotos que vuelen sobre La Meca o Medina, pues en caso contrario serán derribados.

Nuestro autito era el centro de atracción de la multitud, que no podía explicarse cómo habíamos cruzado el desierto con él, y que estaba acostumbrada solo a los enormes coches norteamericanos. Dijimos que funcionaba con rayos solares y lo creyeron, pero nos previnieron que en las proximidades del Mar Rojo el cielo estaba siempre nublado. Los "banqueros" que cambian dinero están sentados en el suelo, con las piernas cruzadas, y tienen frente a ellos pilas de monedas de oro y plata de todos los países islámicos. En las tiendas de recuerdos se ven tapices con escenas religiosas... confeccionados en Japón. Periódicamente, los mercaderes dejan sus negocios abiertos y corren a la mezquita sin temer a los ladrones: a todos ellos se les han cortado las manos.

Ahora el gobierno tiene problemas para alojar al número cada vez mayor de peregrinos, y 5.000 obreros trabajan día y noche en la ampliación de la Gran Mezquita, dirigidos por arquitectos egipcios. Como todo lo que se construye en Arabia Saudita, esto también se paga con petróleo.

Pero nosotros no pudimos quedarnos por mucho más tiempo. Debíamos seguir recorriendo el mundo, de modo que saltamos a nuestro Citroën y... ¡adelante! *

https://argentoteca.blogspot.com

¡viajemos con Parabris

A PARTIR DEL PROXIMO NUMERO PARABRISAS INCLUYE UN SUPLEMENTO TURISTICO

" Turismo Parabrisas "

UN MEDIO IDEAL PARA LLEGAR A LOS MARAVILLOSOS PAISAJES DE LA PATRIA, CON TODA LA INFORMACION QUE UD. NECESITA PARA VIAJAR MEJOR.

HOJAS DE RUTA - MAPAS - ESTACIONES DE SERVICIO TALLERES MECANICOS - GOMERIAS - HOTELES - RES-

https://argentoteca.blogspot.com

TAURANTES - PAISAJES - DEPORTES - EXCURSIONES
MUSEOS - MONUMENTOS

VIDA NOCTURNA - SERVICIOS UTILES.
EN CADA ENTREGA, TODO LO QUE PUEDE SER UTIL AL VIAJERO, ...CON O SIN AUTOMOVIL!

https://argentoteca.blogspot.com

ALFA ROMEO

Plebeyos, no molestar

La marca del doble apellido siempre ha sido la preferida por mucha gente de criterio selectivo.

En el mundo del automóvil hay marcas... y hay marcas. Para aclarar esto, que puede parecer una verdad de perogrullo o una perobrillada, sigamos diciendo que no siempre el precio signa una distinción en materia de automóviles. Hay marcas caras que no tienen "cachet"; no hay marcas baratas y exclusivas, pero hay en cambio coches de medio precio que merecen ese viejo calificativo porteño recientemente incorporado al decir nuevaolesco, "cajetilla".

Esto, a pesar de que la fábrica ha construido vehículos militares y furgoncitos con el mismo motor de doble árbol a la cabeza...

¿Dónde está la solución? Según un historiador europeo, las grandes marcas siempre fueron más grandes si tenían un nombre espectacular o atractivo. Por ejemplo, Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini, Rolls-Royce. Y probablemente, si a los coches del trébol los hubieran llamado simplemente "Alfa", sería otra la cuestión. Pero esto no quita que, aparte de todo, los coches Alfa-Romeo sean muy, muy buenos. Y su clientela, habitualmente muy selecta. (No siempre, claro.)

¿Cómo empezó todo esto? Acción, en la localidad de Portello, afueras de Milán. Epoca, 1906. Alejandro Darracq instala un taller. Tres años más tarde, lo adquiere una empresa que funciona bajo las siglas A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili). Pasa de ahí a manos del ingeniero Nicola Romeo, quien la transforma en "S.A. Italiana Ing. Nicola Romeo & Cº" y posteriormente a "Alfa Romeo S.p.A.".

La historia de Alfa-Romeo es larguísima. Algún día la contaremos. Todos nosotros argentinos recordamos especialmente los gloriosos días de los Alfa 158 ("Alfetta" o "Alfita" en la jerga popular) y el Campeonato Mundial —primero de la serie— que ganó Juan Manuel Fangio en 1950, solamente un año después de su iniciación formal como corredor Grand Prix en los circuitos del Viejo Mundo. Y después, los ruidosos Giulietta y Giulia, que con la más variada fortuna han competido en T. M.

El espacio tirano, que le dicen, no nos permite extendernos más en consideraciones literarias. Vamos directamente a una somera descripción de los modelos actuales, según el último catálogo general llegado de ésa.

Giulietta (berlina y TI): es el sedán cuatro puertas, de angulares contornos, perfectamente conocido en nuestras calles. La versión normal tiene 71 HP-SAE (62 DIN) y la TI, 84 y 74, respectivamente. El motor es un tradicional Alfa de cuatro cilindros en línea con doble árbol de levas a la cabeza y distribución a cadena. Caja de cuatro velocidades sincronizadas. Suspensión delantera independiente con espirales, atrás, eje rígido con espirales y brazos de guía.

Giulia 1600: se ofrece este sedán de formato bajo y cuadrado, completamente distinto del Giulietta en estilización, en dos variantes de sedán, TI y Súper. El TI tiene 106 HP-SAE (92 DIN) y 165 de máxima según fábrica (algunos tests europeos han verificado velocidades algo mayores a esta cifra "oficial"). El Súper tiene 129 SAE (112 DIN) y "más de 185 km/hora", a estar por el catálogo. El motor es una derivación del Giulietta; contra los 1.290 c.c. de éste, tiene en cambio 1.570 c.c.

Giulio Spider: mecánica Giulia TI en una carrocería convertible.

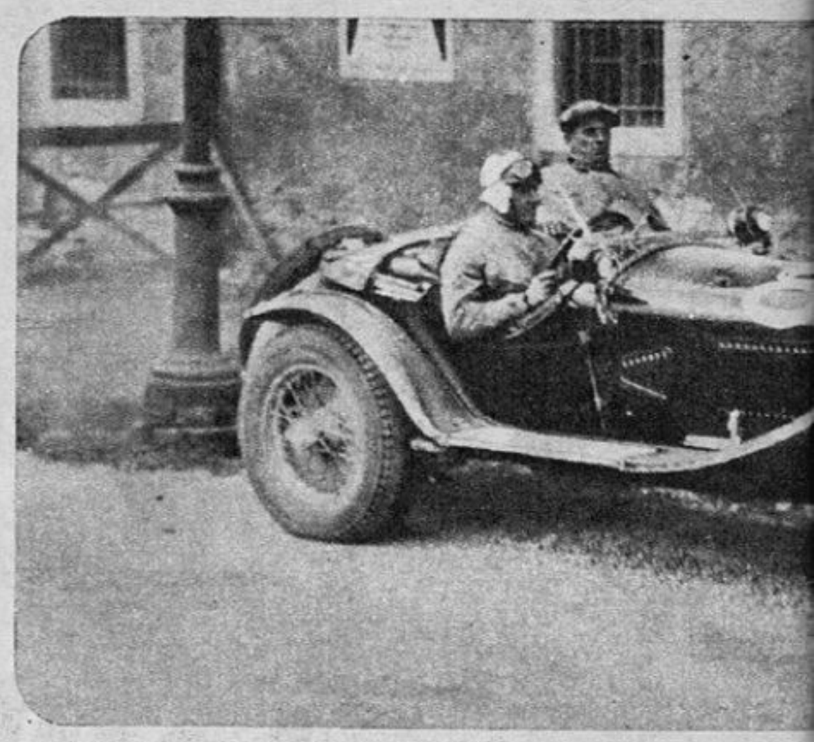
Giulia Sprint: ídem, en carrocería cupé Bertone "fast-back". Tiene 2 + 2 asientos y 172 km/hora de máxima.

Giulia SS: la versión "piú spinta" del Giulia, emplea mecánica Súper en carrocería cupé Bertone tipo "pescadito"; tiene cinco velocidades y su excelente penetración aerodinámica le confiere una velocidad de 200 km/h.

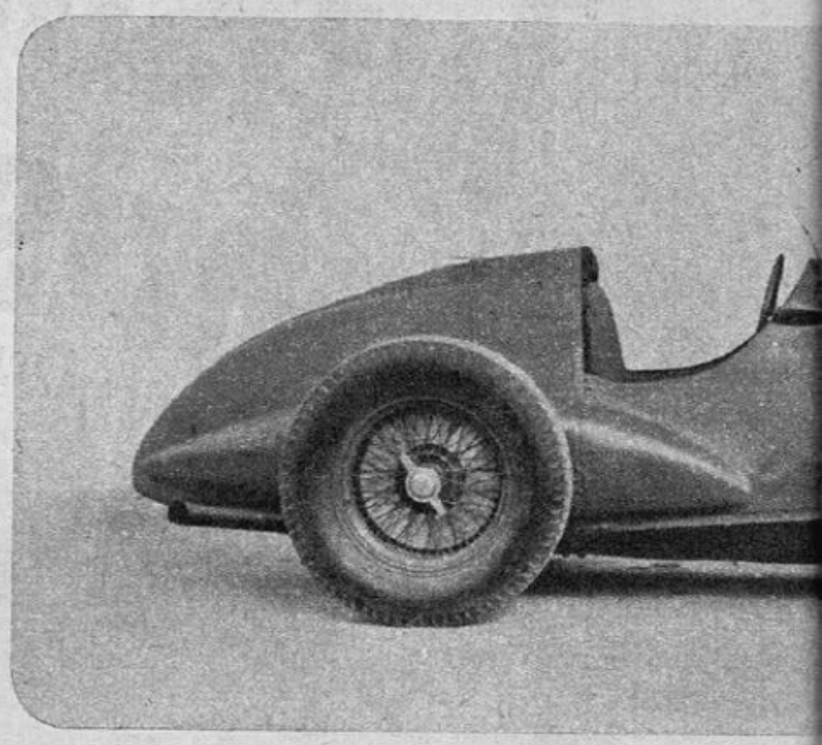
2600: este coche tiene un motor identificable con el cuatro cilindros Giulietta-Giulia, pero de seis. Con 83 por 79,6 mm, tiene 2.584 c.c. y dos opciones de potencia: 148 SAE (130 DIN) en la versión normal (berlina), y 165 SAE (145 DIN) en la Sprint y Spyder. El Spyder tiene carrocería Touring, y el Sprint, carrocería Bertone.

Algunos opinan que los modelos nuevos carecen de esa angularidad patricia de los anteriores. Puede ser; pero los conceptos sobre estilo avanzan con los años, y ya no se puede hacer un "P.3", por ejemplo.

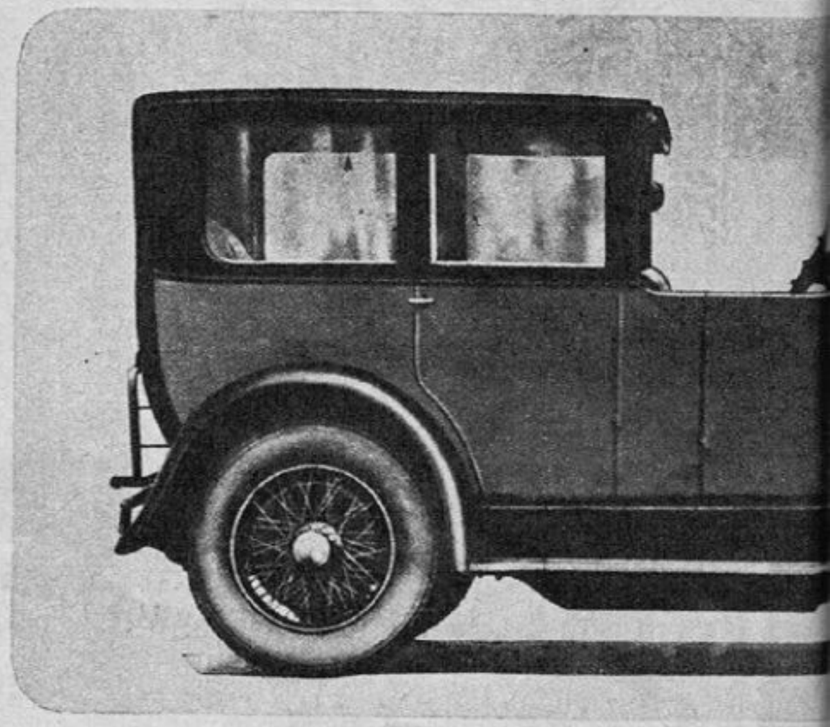
Además, siempre son Alfa-Romeo. Si usted va a comprar uno, lústrese los zapatos antes de entrar. *



Sport 2.300, Mille Miglia de 1931.



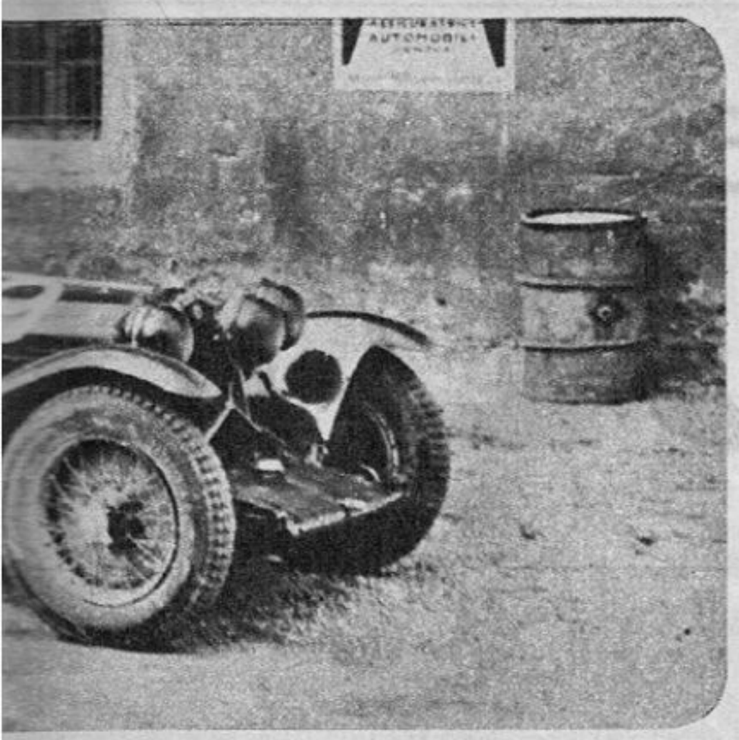
3.800, "tipo Oscar Gálvez", 8 cilindros.



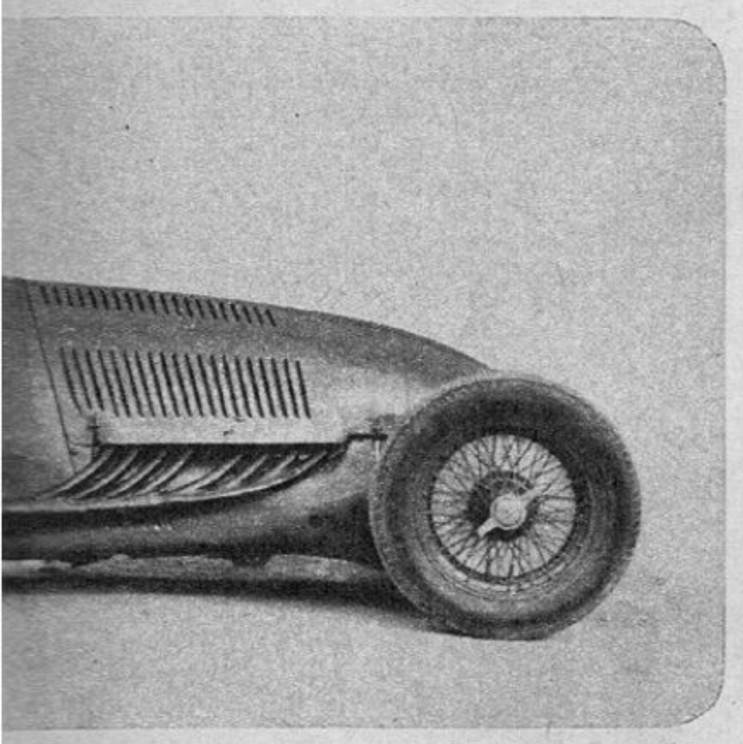
El "Alfa grande", 6 cilindros, 2.600 c.c.

Giulia TZ, 1600 c.c. doble árbol.

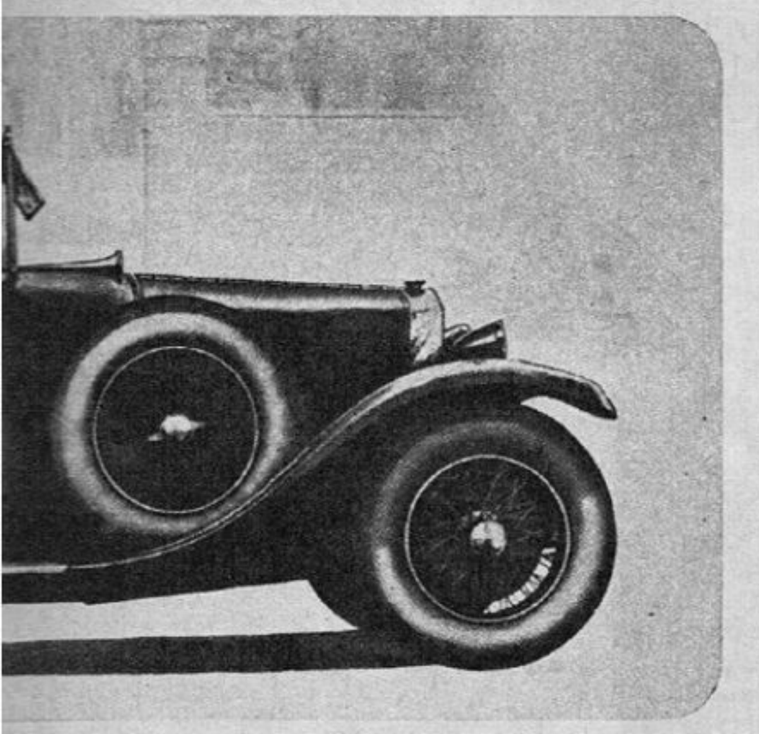
https://argentoteca.blogspot.com

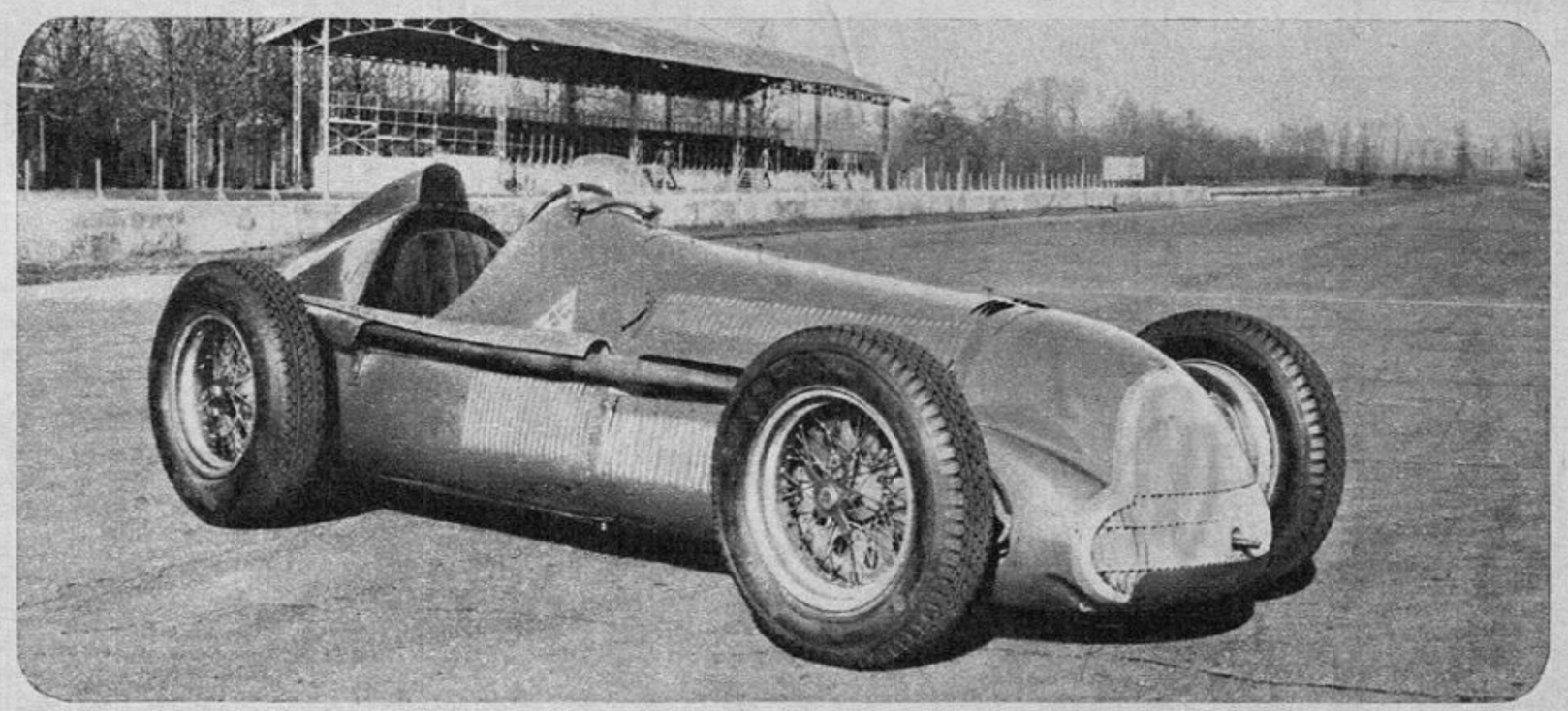


Giulia Sprint, motor 1.600 c.c., Bertone.

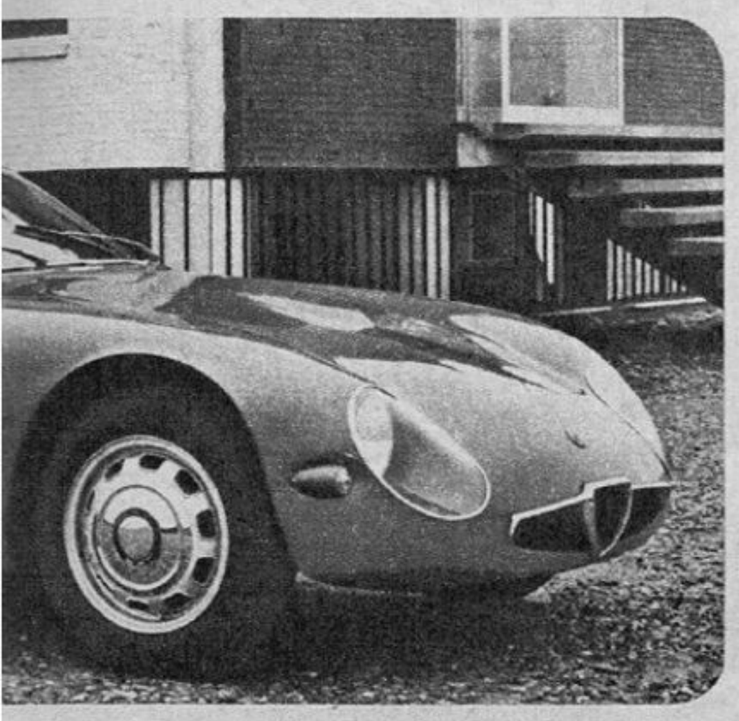


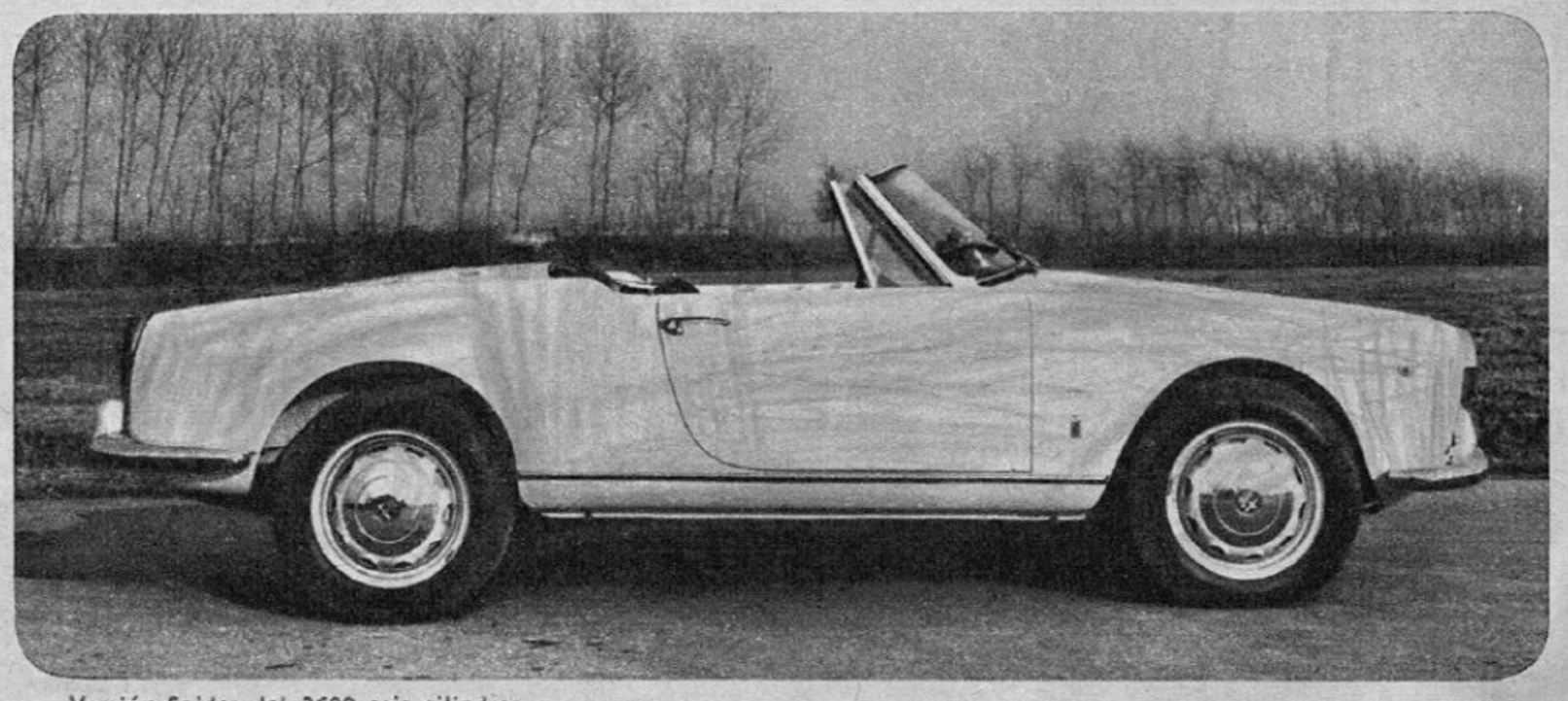
Limousine Weymann sobre chasis RLT





Ex imbatible, el Alfa Tipo 158 "Alfetta"





Versión Spider del 2600 seis cilindros.

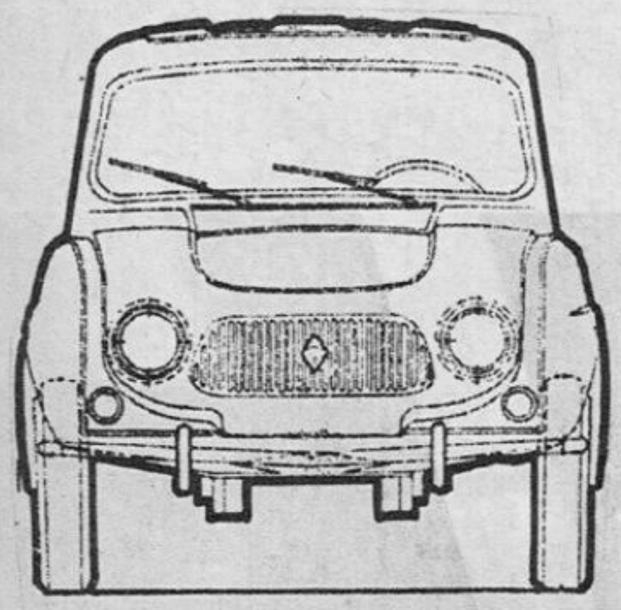
https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL
RENAULT

https://argentoteca.blogspot.com

4L

Industrias Kaiser Argentina introduce en nuestro país el Renault 4L. Hay un precedente francés muy alentador, que pronostica éxitos en los variados y cambiantes caminos nacionales. Así sea.



Las líneas del Renault 4L afirman su condición de todo uso. Sus diseñadores cambiaron belleza por utilidad y curvas dobles por espacio interior. Logrado, sin duda.

El Renault 4L surgió en 1961 de la planta de Billancourt, con su función específica perfectamente definida: Recuperar la plaza compradora que el modelo de 4 CV perdía a manos de su veteranía sin modificaciones.

Poco antes, los franceses fueron testigos del *coup de scène* que aceleró el proceso de diseño y construcción del 4L. La competencia directa oponía bajísimo costo de compra y mantenimiento a la potencia relativamente alta de los Renault. Esto fue todo cuanto necesitaron los automovilistas utilitarios para depositar sus 4 CV en las casas de reventa.

Para entonces ya existía la Dauphine, pero perteneciendo sin discusión a una categoría diferente de automóvil. En principio, costaba unos francos más, precio de una serie de detalles distinguidos, y solamente eso ya lo inhibía para competir en la lucha planteada.

El Ing. Fernand Picard, director de estudios e investigaciones de la Régie Nationale des Usines Renault, puesto al frente de un equipo seleccionado de técnicos, fue totalmente responsable del R 4L. Cambió el "todo atrás" por el "todo adelante", modificó las líneas hasta lograr el dibujo que diera idea de "todo uso", profundizó en estudios de funcionalidad interior, luchó contra los alemites de lubricación hasta suprimirlos, aumentó el despeje inspirándose en terrenos no aptos para la circulación, mantuvo las cuatro puertas del Dauphine, reprimió los consumos peligrosos, e hizo, en suma, un auto chico lo más grande posible, tratando de que costase lo menos que se pudiere.

En la Argentina, la producción del 4L es flamante. I.K.A. advirtió en el modelo un ejemplar fácilmente adaptable a nuestros terrenos y un vehículo ideal para completar su variada línea.

MOTOR

El órgano que propulsa al 4L es el popular motor "Ventoux" de cuatro cilindros verticales en línea, ubicado en sentido longitudinal a la marcha del auto.

Es exactamente igual al del Dauphine y básicamente el mismo que se utilizaba en el 4CV, o sea que mantiene la refrigeración por agua, el ciclo de 4 tiempos, la distribución por válvulas en la culata del cilindro y el sistema de camisas húmedas removibles.

El block es fundido en hierro, con tres puntos de referencia para la ubicación de otras tantas bancadas donde apoyará el cigüeñal de acero forjado.

Los pistones se confeccionan con aleación liviana de aluminio, cada uno de ellos lleva tres aros, y una vez montados se deslizan dentro de las respectivas camisas de 58 mm de diámetro, recorriendo 80 mm en cada carrera. La suma de volúmenes que determinan estas medidas, tomando como referencia los 4 cilindros del motor, totalizan 845 c.c. de cilindrada, que rinden 33 HP (SAE) al ser comprimidos en relación de 8:1.

Esta potencia máxima se registra a las 4.200 rpm, mientras que el par motor máximo (5,8 mkg) se obtiene a las 2.300 revoluciones por minuto.

También la tapa de cilindros está fundida en aleación liviana de aluminio Los asientos de válvulas son de acero especial. La posición de las válvulas y los resortes es vertical y simétrica en relación con el plano longitudinal del motor. El árbol de levas lateral se comanda por tren de engranajes, y el sistema de apertura de las válvulas se basa en un diagrama tradicional, compuesto por varillas, balancines y botadores.

Como quedó dicho, el cigüeñal es de acero forjado, lleva casquillos postizos de metal antifricción y está balanceado dinámicamente junto con el grupo del embrague, operación que se efectúa durante el montaje de la pieza. Las bielas son de acero estampado, con la cabeza de corte oblicuo.

La bomba de aceite está situada en el depósito del cárter y acciona merced a un engranaje de toma mandado por el árbol de levas. Esta bomba fuerza el lubricante a través del correspondiente circuito, subdividido en dos secciones principales: la primera recorre bancadas, soportes del árbol de levas, bielas y engranajes de distribución. La restante, balancines, varillas, botadores y resortes de válvulas.

La recuperación de aceite se logra por gravedad.

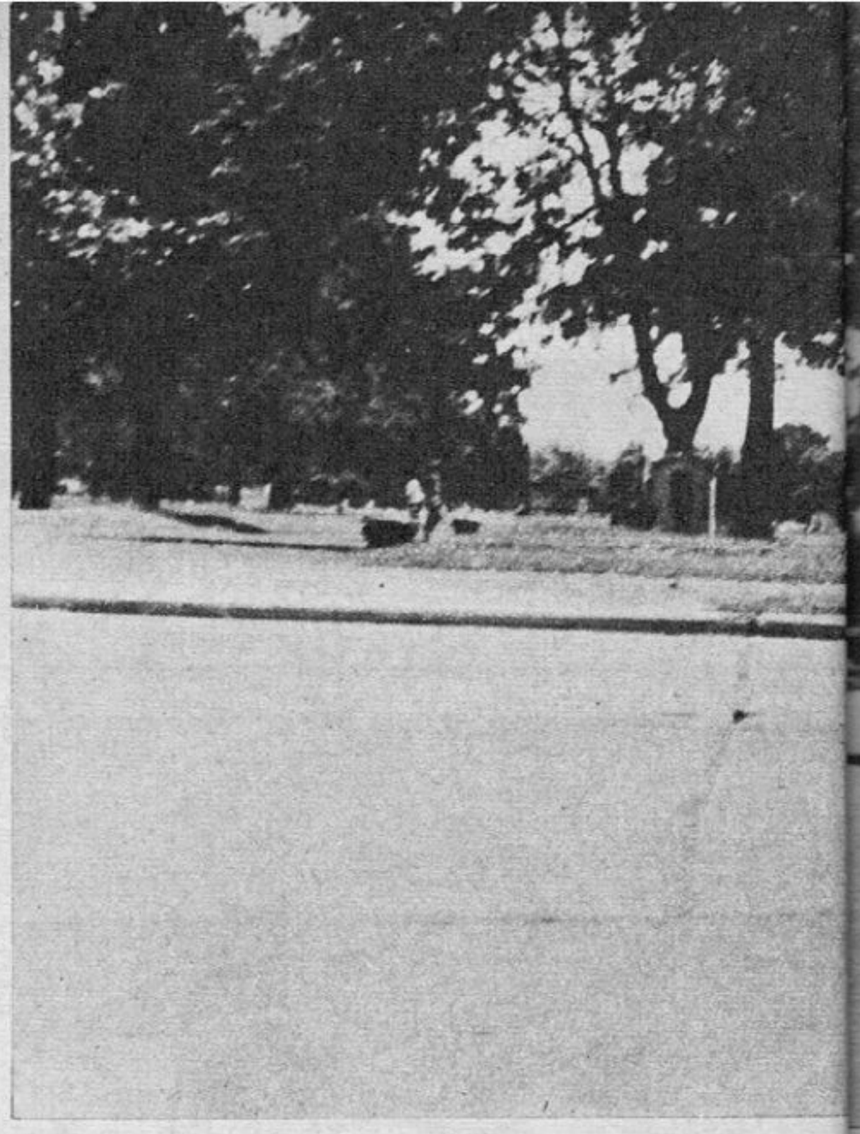
El sistema de enfriamiento se compone de los siguientes órganos: Radiador, bomba centrífuga y válvula de presión ubicada en la tapa de reposición. La capacidad del sistema es de 5 litros con calefactor.

El motor es alimentado por un carburador Solex Autostarter 28 I. B. T. o I.D.T. de tiro descendente,

Como un cabrito montes el Renault 4L trepa con facilidad por la roca agreste y despareja. Para eso fue ideado. Por eso lo produce IKA. Los beneficiados serán muchos.

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL RENAULT 4L



ubicado en la parte izquierda del motor. El múltiple de admisión se subdivide en dos canales, de modo que cada uno de ellos alimenta a dos cilindros. Estos múltiples están rodeados por el colector de escape que, antes de unirse en un tubo único de salida, precalienta los gases aún no admitidos.

La bomba de nafta es mecánica y de diafragma. La acciona un excéntrico solidario al árbol de levas.

El combustible se purifica en un filtro adjunto a la bomba, y el aire en dos elementos —uno seco y otro húmedo— que preceden en la trayectoria del fluido a la garganta del carburador.

Para los arranques en frío, el elemento cuenta con un cebador automático que enriquece la mezcla por intermedio de una espiral termostática.

SISTEMA ELECTRICO

Las chispas que produce cada una de las bujías (AC 44 F de 14 mm o equivalentes) se originan en un diagrama ortodoxo: batería-ruptor-bobina-distribuidor. Este último tiene un sistema de avance centrífugo por vacío, la luz entre los contactos del ruptor es de 0,4-0,5 mm, y el avance máximo se obtiene a las 3.600 rpm. La bobina trabaja con tensión de seis voltios en baño permanente de aceite. La luz entre electrodos de bujías es de 0,5-0,7 mm.

La batería, naturalmente, de 6 V. tiene una capacidad de 60 amperios/hora. Completan el sistema, un regulador de carga, el generador y el motor de arranque con accionamiento automático.

TRANSMISION

El hecho de que el Renault 4L tenga el motor sobre el mismo eje de las ruedas propulsoras, en este caso el delantero, obliga a agrupar los conjuntos del embrague, la caja de velocidades y el acople hipoidal de toma para los semiejes tractores.

El embrague, que tiene 210 cm² de superficie friccionante, se acciona desde el pedal correspondiente por intermedio de un cable tipo Bowden. Se trata de un monodisco seco con 160 cms de diámetro exterior.

El movimiento circular, luego de atravesar el embrague, pasa directamente por los engranajes de la caja y retorna al mecanismo de acople diferencial por medio de un árbol de reenvío, desde donde se transmite luego a las ruedas

La caja es del tipo selectivo, con tres velocidades hacia adelante, de las cuales la segunda y la tercera son sincronizadas, aparte de la retromarcha que, desde ya, no lo es. A través de cada una de ellas, las relaciones de giro con respecto al árbol motor son las siguientes:

1ª	3,70:1
2ª	1,80:1
3ª	1,035:1

El grupo de acople hipoidal es semiflotante, con engranajes de corte helicoidal, 35 dientes de piñón y 8 de corona. La demultiplicación consecuente (4,37:1) determina estos valores finales:

1ª	16,188:1
2ª	7,875:1
3ª	4,528:1
MA	16,188:1

SUSPENSION

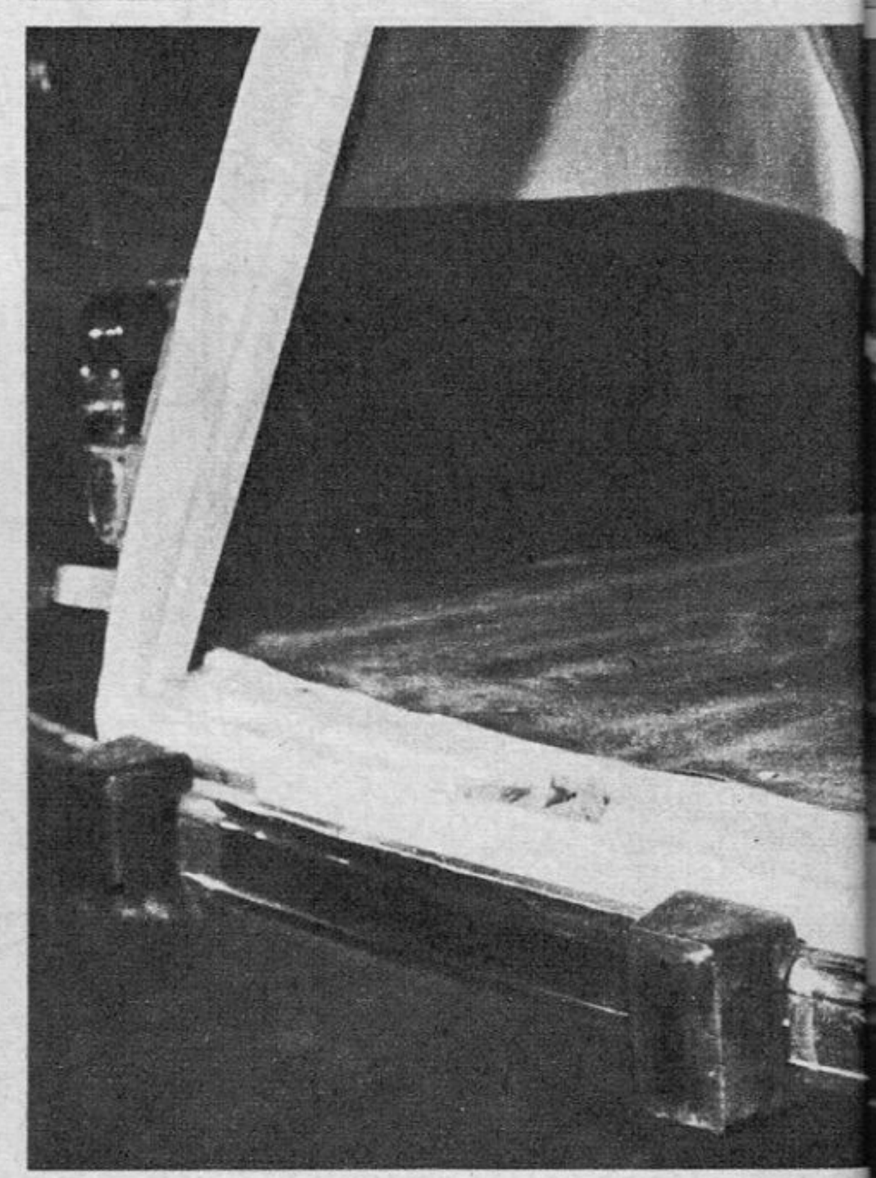
Las ruedas delanteras del Renault 4L, tractoras y directrices, están suspendidas independientemente por medio de dos paralelogramos articulados y deformables. El sistema se completa con dos barras de torsión longitudinales por cada rueda.

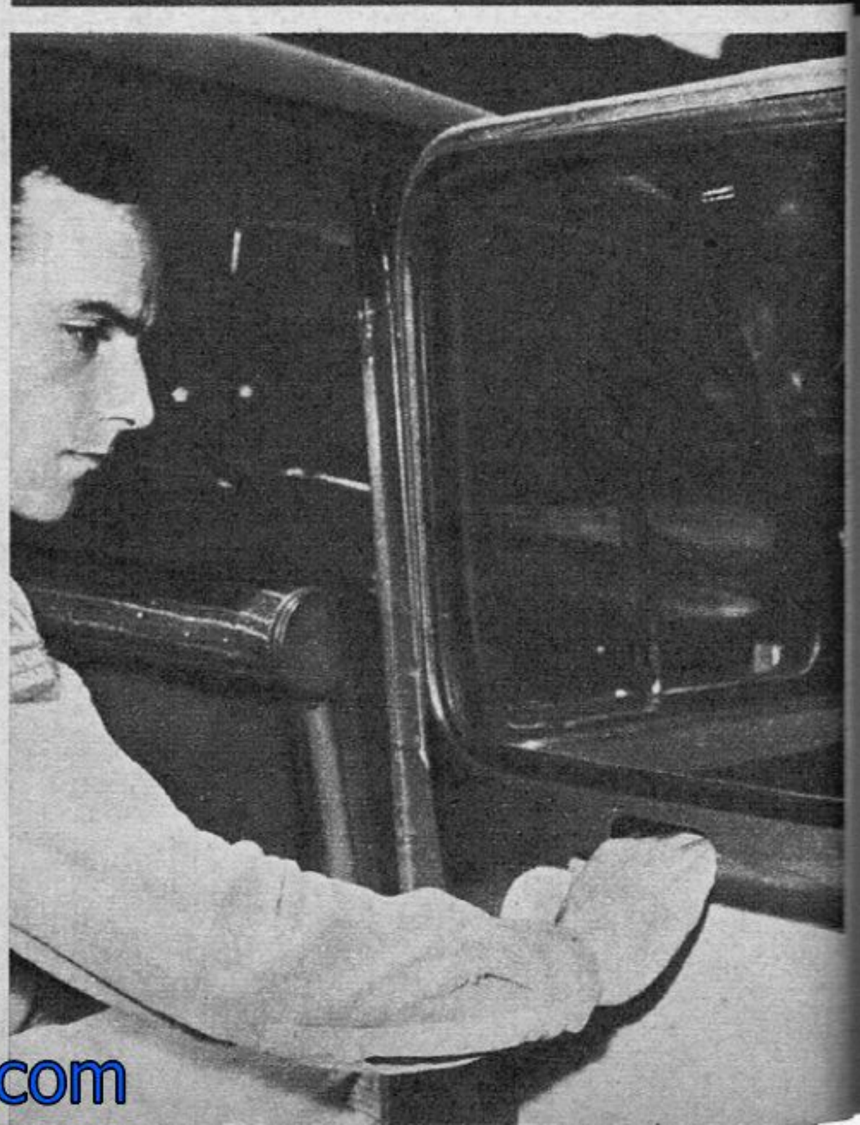
La articulación se consigue por intermedio de dos bujes elásticos y rótulas en los brazos de suspensión. Estas últimas llevan en su interior una caja de nylon prelubricada para toda su vida útil, de modo que el engrase queda eliminado. Los brazos inferiores del paralelogramo están sujetos por tensores para absorber las reacciones del frenado.

También se dotó a cada rueda de un amortiguador hidráulico de acción directa y doble efecto con correctores neumáticos.

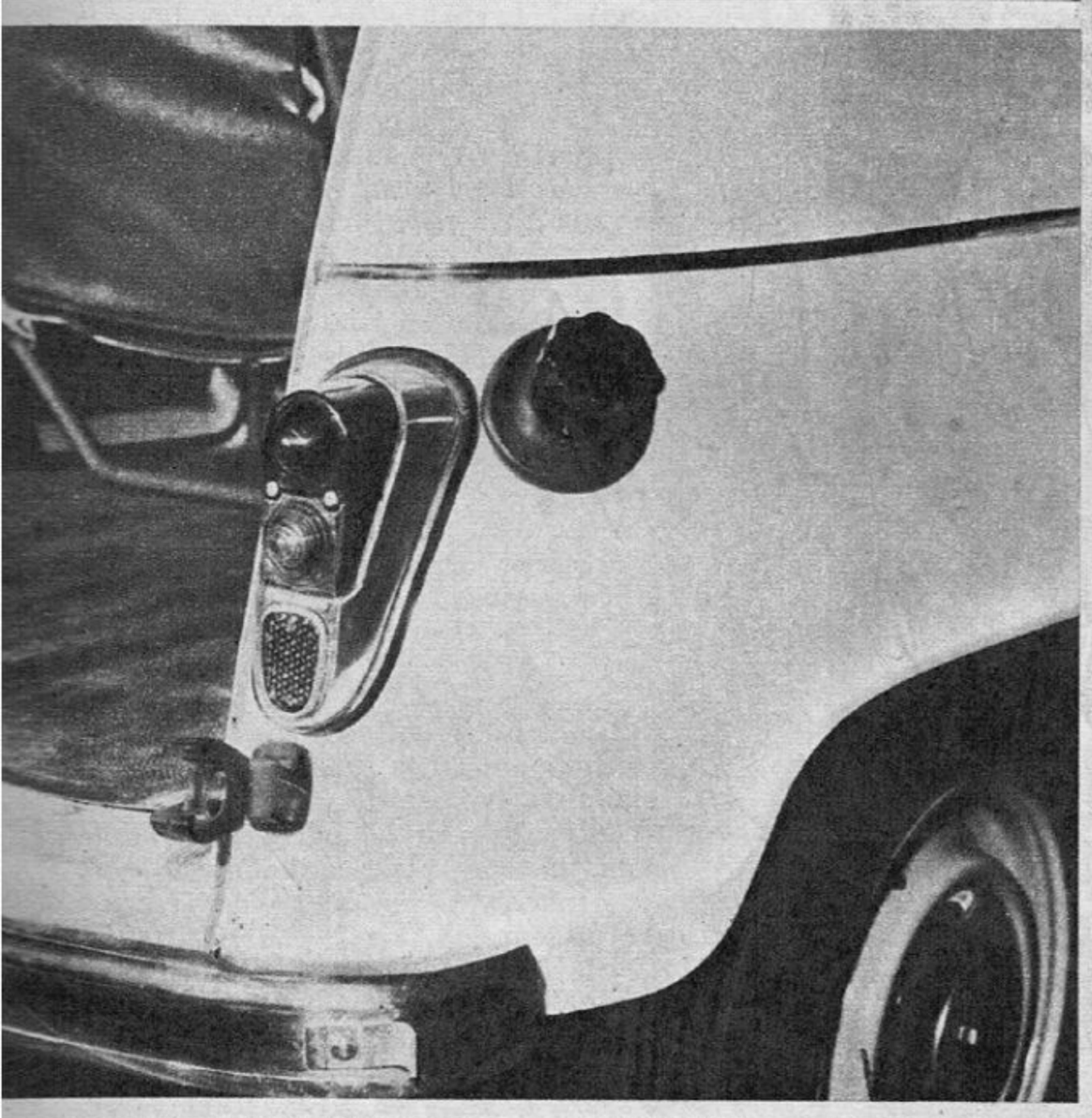
Cierra la lista de elementos suspensores y amortiguadores para el tren delantero, una barra estabilizadora cuya función primordial es la de controlar y limitar los efectos del rolido, o sea la pérdida de estabilidad del vehículo, con referencia a su eje longitudinal.

Cada una de las ruedas traseras del 4L está suspendida por brazos longitudinales articulados sobre bujes elásticos y dos barras de torsión transversales. La amortiguación queda a cargo de dos elementos telehidráulicos, a razón de uno por rueda.





https://argentoteca.blogspot.com



CUADRO DE CARACTERISTICAS

Arranque eléctrico	Sí
Arranque en la llave de contacto	Sí
Aro de bocina en el volante	No
Luz en el motor	No
Luz en la guantera	No
Puertas	Cuatro laterales, portón trasero
Apertura de las puertas	Hacia adelante
Colocación de los pedales	Colgantes
Colocación de la palanca de cambios	En el tablero
Colocación del freno de mano	Debajo del tablero
Medidor de nafta	De aguja
Medidor de presión de aceite	Testigo luminoso
Amperímetro	Testigo luminoso
Medidor de temperatura	Testigo luminoso
Parcial de kilometraje	Sí
Lavaparabrisas	Sí
Calefacción	Sí
Traba de dirección	Sí
Comando de luces	En el tablero
Cerraduras	(2) Puerta izquierda y trasera
Espejo retrovisor	Sí
Manijas de las puertas	Tipo botón de empuje
Posabrazos	No
Asiento delantero graduable	Sí
Viseras para el sol	Sí
Ventanillas	Corredizas

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

Modelo	Ventoux 801-02
Ciclo	4 tiempos
Cilindros	4 en línea
Diámetro	58 mm.
Carrera	80 mm.
Cilindrada	845 c.c.
Compresión	8:1
Potencia	33 HP a 4.200 rpm.
Par motor máximo	5,8 mkg a 2.300 rpm.
Válvulas	A la cabeza
Refrigeración	Forzado, por circulación de agua
Lubricación	A presión forzada, por bomba
Carburador	Solex Autostarter 28 I.B.T.
Bomba de nafta	Mecánica, a diafragma
Filtros de aire	(2) Seco y húmedo
Distribuidor	Avance centríf. y al vacío
Cebador	Automático
Bujías	AC 44 F (14 mm.)
Batería	6 volts 60 amp-hora
Sistema encendido	Batería-bobina-ruptor
Dinamo	6,4-6,8 voltios, 30 amperios

TRANSMISION

Embrague	Monodisco, seco
Caja de velocidades	Tres marchas, adelante y retroceso (2ª y 3ª sincronizadas)
Tipo	Selectivo
Relaciones:	
1ª	3,70 :1
2ª	1,80 :1 sincronizada
3ª	1,035 :1 sincronizada
MA	3,70 :1
Acople final	Hipoidal (4,375:1)
Relaciones finales:	
1ª	16,188:1
2ª	7,875:1
3ª	4,528:1
MA	16,188:1

SUSPENSION

Delantera	Independiente. Paralelogramo deformable articulado, barras de torsión longitudinales, amortiguadores telehidráulicos y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente. Brazos articulados longitudinales, barras de torsión transversales y amort. telehidráulicos

DIRECCION

Tipo	Piñón y cremallera (21,5:1)
Avance	6° ± 1°
Comba	1° ± 30′
Inclinación perno	13°
Convergencia	0 a 4 mm. negativa de dif. entre cotas

FRENOS

Tipo	Hidráulicos de expansión interna
Diámetro de las campanas	228,9 mm.
Ancho de los patines	30 mm.
Freno de estacionamiento	Mecánico, sobre ruedas delanteras

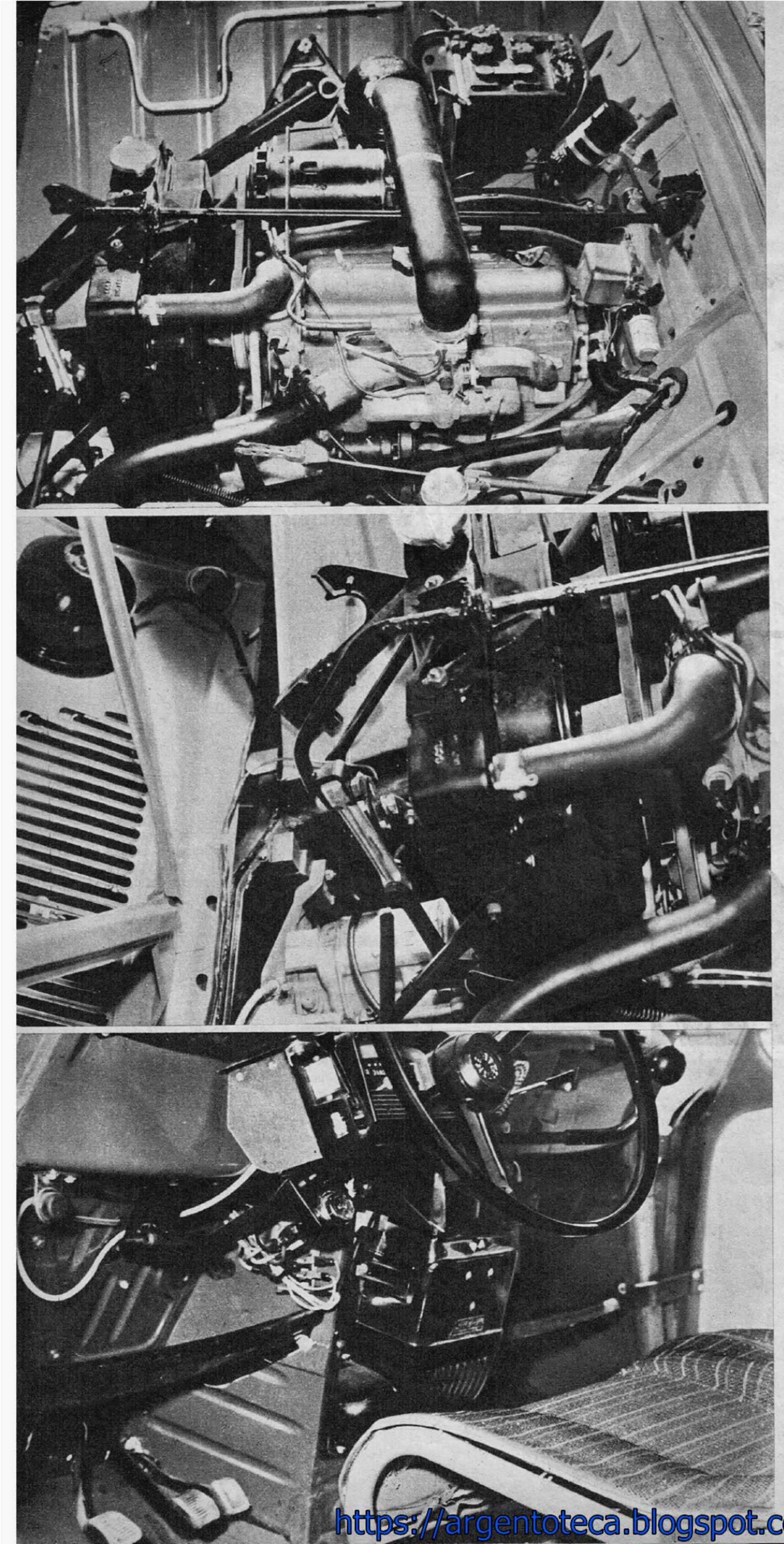
BASTIDOR

Tipo	Largueros y travesaños de chapa estampada
Carrocería	Cuatro puertas y portón trasero

DIMENSIONES Y PESO

Largo máximo	3.656 mm.
Ancho máximo	1.485 mm.
Altura total (descargado)	1.532 mm.
Distancia entre ejes (derecha)	2.443 mm.
Distancia entre ejes (izquierda)	2.395 mm. (Esta diferencia de distancia entre ejes se debe a que hubo de evitarse la superposición de las barras de torsión.)
Trocha delantera	1.246 mm.
Trocha trasera	1.212 mm.
Despeje	205 mm.
Peso (aprox.)	638 Kg.

https://argentoteca.blogspot.com



AQUI ESTA EL RENAULT 4L

Ambos conjuntos son independientes.

CHASIS Y CARROCERIA

Consisten fundamentalmente en un bastidor y una estructura unidos entre sí por tornillos. Aquél se compone de largueros y travesaños de chapa estampada, cuya rigidez y resistencia se asegura al soldarles la plataforma del piso. La carrocería tiene cuatro puertas y un portón trasero que da acceso al compartimiento posterior al segundo asiento.

Los guardabarros, el cofre del motor, los paneles laterales y las puertas se desmontan fácilmente, para permitir su reparación o reemplazo.

DIRECCION

Mecanismo del tipo piñón y cremallera, demultiplicados en relación de 21,5:1. Para las ruedas delanteras, las cotas de los registros angulares son las que se detallan a continuación:

Avance	6° ± 1°
Comba	1° ± 30′
Inclinación perno	13°
Convergencia	0 a 4 mm (negativa) de diferencia entre cotas.

FRENOS

Hidráulicos en las cuatro ruedas, con campanas de fundición de hierro, sin pista postiza de rozamiento y autocentrantes. El diámetro interno de cada una de ellas es de 228,6 mm, y el ancho de las cintas de freno es de 30 mm.

El freno de estacionamiento es mecánico, de accionamiento manual y de efecto sobre las ruedas delanteras.

Los neumáticos son de medida 145 x 330/2 telas, y en circunstancias óptimas de circulación deben ser inflados a 20 libras por pulg².

ACCESORIOS

El Renault 4L sale de línea equipado con calefactor. La refrigeración se efectúa facilitando la circulación de aire a través de ventiletes y tomas practicables.

Los pedales son colgantes, adoptando así la tendencia más moderna al respecto. La palanca de cambios —tal cual en la mayoría de los autos con tracción delantera— está ubicada en el tablero, y el comando del freno de mano alojado debajo del panel de instrumentos.

Los asientos delanteros disponen de un mecanismo transportador que permite adecuar la distancia a los mandos de acuerdo con la longitud del piloto, así como de un anclaje accesible que consiente el retiro de los mismos.

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

HAGALO UD. MISMO

COMO MANEJAR EN EL

Las consecuencias: Cuarteadores, voluntarios, pérdida de tiempo, billetes del Banco Nación...

Pasar los charcos despacio pero sin soltar el acelerador..

Poco a poco desaparecen de nuestros caminos los cuarteadores de "a tanto la yunta". Por un lado los caminos de pavimento y por otro el diseño y producción de autos *barreros*, van absorbiendo al personaje que se hacía la diaria en los caminos de tierra rescatando automóviles de los lodazales.

PARABRISAS no se opone a tal modus vivendi ni pretende enfrentar la alusión simpática y eventualmente agradecida a estos señores, pero considerando que mucha gente habría evitado grandes pérdidas de tiempo y dinero observando algunas reglas conductivas referentes al barro, publica una serie de especificaciones útiles para quienes deban conducir por caminos barrosos.

El problema tiene actualidad relativa examinando la generalidad de los casos. En primer lugar, la vigencia permanente de la cuestión se refiere a zonas topográficas perfectamente establecidas (el nordeste en nuestro país). Luego, a menos que la tormenta sorprenda al automovilista a mitad de camino o que la necesidad del tránsito sea imprescindible, la gente no

https://argentoteca.blogspot.com

BARRO

Cadenas. Su venta no está racionalizada. Hay que hacerlas en casa.

Esta es una foto europea. Son broches especiales para circular sobre nieve o hielo. Aquí no se ven.

se mete en la huella y por regla general prefiere aguardar a que se seque o por lo menos a que mejoren las condiciones. Tanto es así que en la Argentina la venta de cadenas para neumáticos no está racionalizada (en Europa sí por el hielo) y que su uso se reduce a elementos fabricados en casa. Además, el habitante de las regiones afectadas por lluvias continuas tiene tomadas sus previsiones...

Pero a pesar de todas estas premisas, día a día mucha gente va a parar de narices a la banquina. Que turistas..., que apurados..., que inexpertos... La lista es abundante. Y nosotros pensamos que siguiendo estas indicaciones puede reducírsela notablemente...

1) Use siempre una marcha más alta que la aconsejada normalmente. En algunos casos podrá incluso arrancar en segunda. De este modo se evitan pérdidas de adherencia en las ruedas motrices.

2) Escuche siempre el motor. Cuando las rpm no coincidan con la velocidad del vehículo, dosifique la presión sobre el acelerador o cambie a la marcha inmediata superior.

3) Evite pérdidas de estabilidad digitando suavemente todos los comandos. Tanto acelerador, frenos y embrague como caja y dirección deben ser negociados suavemente y sin sobresaltos.

4) Si fuere necesario, no vacile en poner dos ruedas fuera del camino, sobre todo si se ve precisado a salir de la huella y a circular por la *chocolata* chirle de los costados. Esto, naturalmente, si la banquinilla está en condiciones.

5) Curvas: muy importante. Trate siempre de ampliar el radio útil de giro, para manipulear menos la dirección. Toque la "cuerda" en el centro del viraje.

6) Si no usa pantaneras o cadenas, baje levemente la presión de los cuatro neumáticos.

7) Cuando comience la maniobra para girar, procure que el primer golpe de volante sea el más suave.

8) Nunca cierre totalmente el acelerador, para tener controlada la deriva del automóvil. Únicamente en caso de cruzarse el vehículo, corte con suavidad y luego corrija.

9) Si su auto es "de trocha", transite preferentemente por la huella. Si en cambio no lo es, en la huella ponga solo dos ruedas, siempre que la diferencia de altura con respecto al nivel normal no lo obligue a peligrosas inclinaciones o a demasiadas maniobras con la dirección.

10) Pase los charcos muy despacio, pero sin soltar el acelerador. Si circula por la huella y se encuentra con otro auto que hace lo propio, pero en sentido contrario, déle a entender rápidamente al otro conductor lo que piensa hacer. Disminuya la velocidad y ponga las dos ruedas izquierdas en la huella derecha para que el otro lo imite. Efectúe el cruce lo más despacio posible.

11) Llegado el caso de tener que elegir entre perder velocidad o estabilidad longitudinal, pierda velocidad. Conservar la línea recta es muy importante.

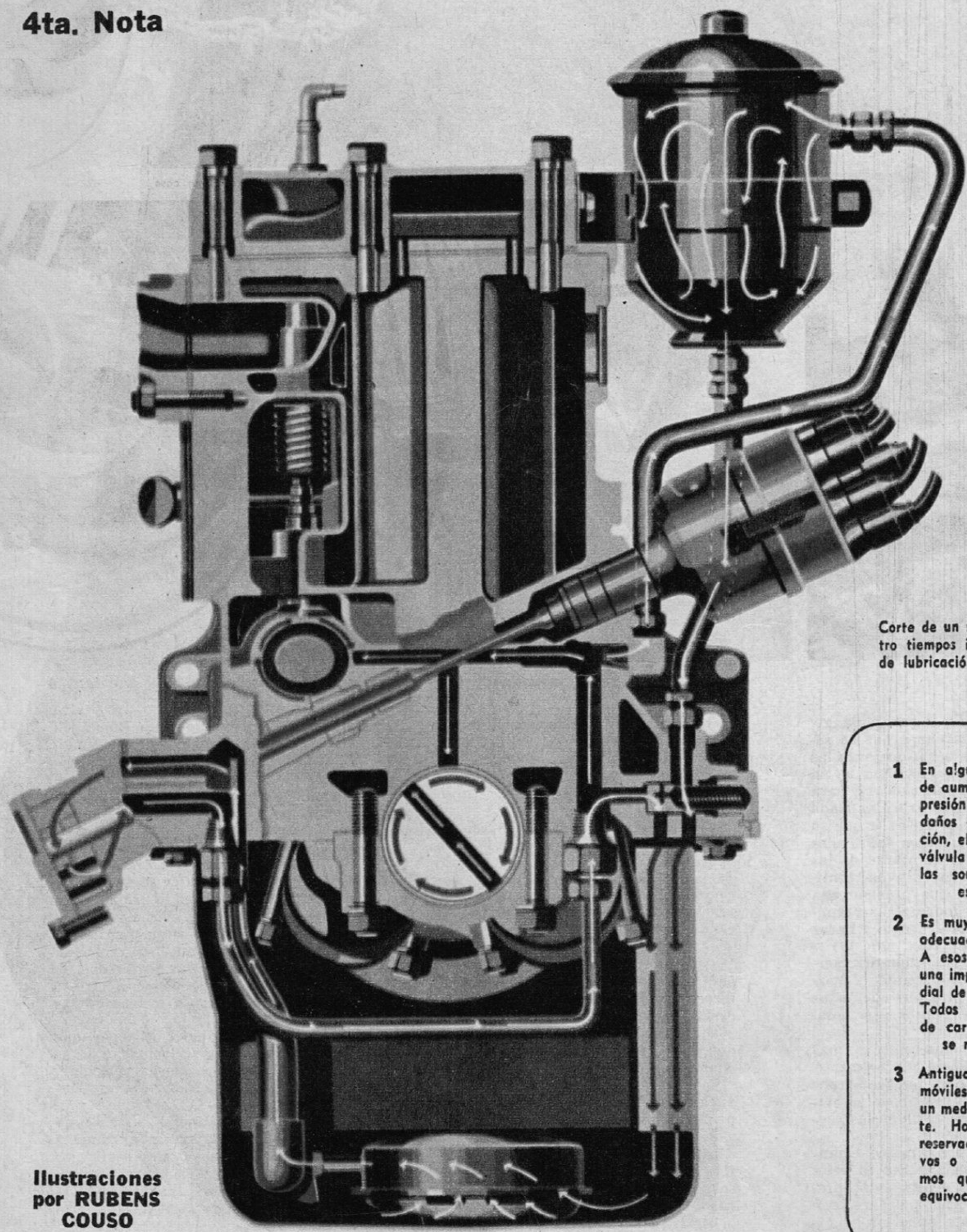
12) De todas maneras, si sabe de antemano que viajará por caminos barrosos, equipe a su automóvil, por lo menos, con un elemental equipo de rescate: cuarta o cadena, pantaneras o cadenas y una pala. Uno nunca sabe. *

https://argentoteca.blogspot.com

UD. Y EL AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?

PARA EVITAR

4ta. Nota



Corte de un motor típico de cuatro tiempos ilustrando el circuito de lubricación y el recorrido del aceite.

1 En algunas condiciones, puede aumentar excesivamente la presión de aceite. Para evitar daños al sistema de lubricación, el circuito incorpora una válvula reguladora. Las válvulas son generalmente como esta que se ve (1).

2 Es muy importante lograr un adecuado filtrado del aceite. A esos efectos se ha creado una importante industria mundial de filtros de diverso tipo. Todos ellos usan el sistema de cartucho descartable que se renueva cada tanto.

3 Antiguamente, todos los automóviles tenían en el tablero un medidor de presión de aceite. Hoy en día, su uso está reservado a coches deportivos o de alto precio. Creemos que esta tendencia es equivocada y que "deberían volver".

Ilustraciones por RUBENS COUSO

https://argentoteca.blogspot.com

ROZAMIENTOS

No se trata de diplomacia, sino de adecuada lubricación, y de cómo funciona el sistema de aceite.

Cuando dos superficies metálicas se frotan entre sí, siempre existirá una resistencia a su movimiento relativo, que se denomina fricción o rozamiento. Cuanto mayor sea la presión que una superficie ejerza sobre la otra, mayor será el rozamiento; en condiciones extremas, el rozamiento puede alcanzar valores tan grandes que, originando elevadas temperaturas locales, produzcan el ablandamiento y fundición de las superficies.

Aunque las superficies en contacto no lleguen a fundirse, de todos modos su movimiento relativo traerá apareado un rápido desgaste, ya que cada vez que dos superficies se rozan, se desgastan mutuamente.

Es para evitar ese desgaste que se recurre a la lubricación. En realidad, hay muchos agentes lubricantes (jabón con agua, por ejemplo, para taladros), pero en la aplicación automovilística se recurre con exclusividad al aceite, producto relativamente denso de la destilación del petróleo. (Existen también aceites vegetales, usados anteriormente en la lubricación de motores de carrera, y aún empleados ocasionalmente para motores de competición de dos tiempos, pero casi toda la lubricación de motores se efectúa actualmente con aceite mineral.)

El motor convencional de cuatro tiempos, cuando está en reposo, tiene alojado su caudal de aceite lubricante(varios litros) en la bandeja o receptáculo que sella la parte inferior del motor y que se denomina "cárter". Sumergido dentro de ese caudal de aceite, encontramos una bomba impulsora que, generalmente, es del tipo de engranajes; dos ruedas dentadas que van girando y arrastrando el aceite.

Esta bomba trabaja a elevada presión (varios kilos por centímetro cuadrado) y va empujando el aceite a través de diversas cañerías, mediante las cuales logra lubricar las piezas del motor más sometidas a rozamiento: bancadas, cojinetes de biela, pistones, árbol de levas, las levas mismas, las válvulas, etcétera. La "diagramación" del circuito varía entre motor y motor, pero de todos modos siempre es común la circunstancia de que el lubricante circule a través de cañerías y vaya mojando, generalmente con "neblina", los elementos recién citados. En la ilustración en colores que acompaña esta nota, observamos un circuito típico; pero, como hemos dicho, los circuitos varían entre auto y auto.

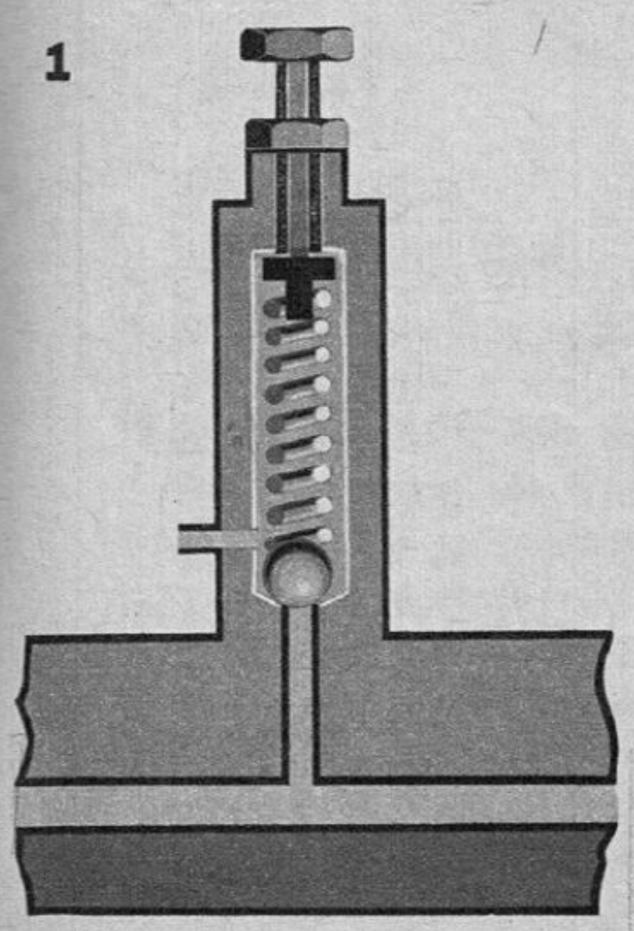
Antiguamente se usaba también el sistema de "salpique"; del cárter propiamente dicho, una bomba elevaba el aceite a una bandeja colocada inmediatamente debajo del cigüeñal. Este estaba provisto de unas cucharitas colectoras; y al girar, las cucharitas recolectaban el aceite de la bandeja y lo esparcían entre los órganos "lubricables" del motor (mientras tanto, la bomba se encargaba de mantener llena la bandeja). Este sistema funcionó bien mientras los motores no eran muy exigidos, pero fue cayendo en desuso al aumentar las relaciones de compresión y las r.p.m. También existieron sistemas de lubricación "mixtos", en que parte del motor era lubricado a presión y parte por salpique, pero durante la década del 30 las diversas fábricas se fueron volcando a la lubricación forzada.

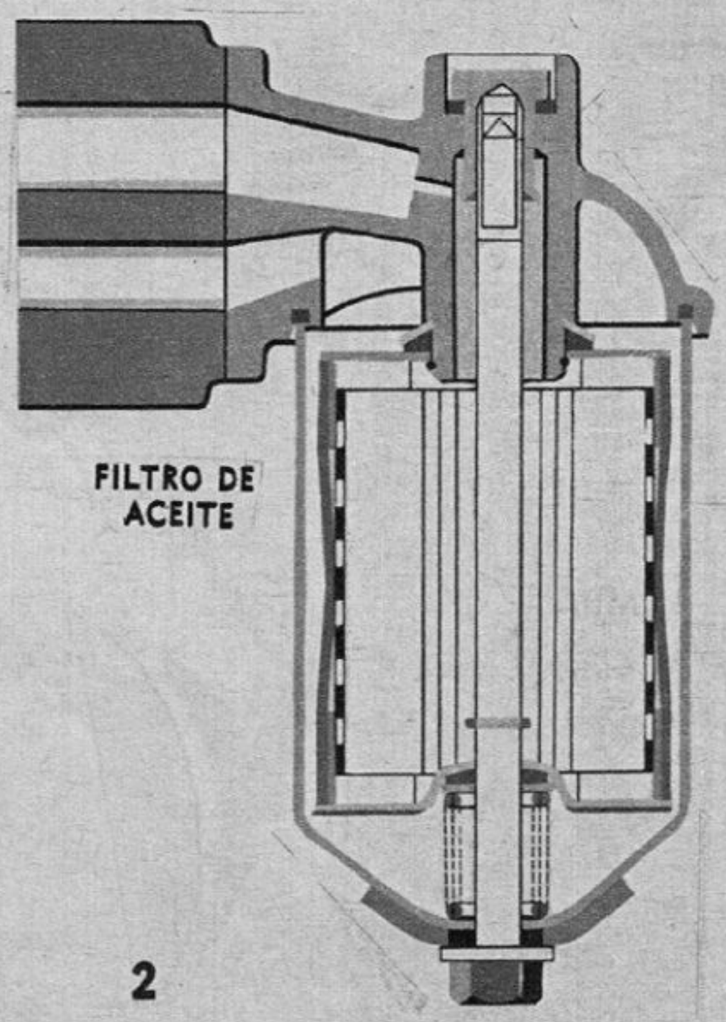
Debe hacerse notar que el aceite cumple una función no solamente lubricante, sino también de refrigeración, especialmente en el caso de motores enfriados por aire. Este es uno de los motivos que dio nacimiento al sistema de lubricación llamado "de cárter seco", usado en automóviles de competición y también en motocicletas de todo tipo. En este caso, encontramos que el aceite está alojado no en el cárter, sino en un tanque ex profeso. El aceite es circulado por dos bombas, una de presión y la otra de purga; pero el cárter nunca se llena, de ahí su designación de "seco". Las ventajas del sistema son mayor caudal de aceite y la posibilidad de su mayor refrigeración, ya que mientras el aceite viaja del cárter al tanque, puede aprovecharse para intercalar un radiador o enfriador, similar a un radiador de agua y que cumple idéntica función.

Existen también lubricantes sólidos, el grafito y el disulfuro de molibde-

VALVULA REGULADORA

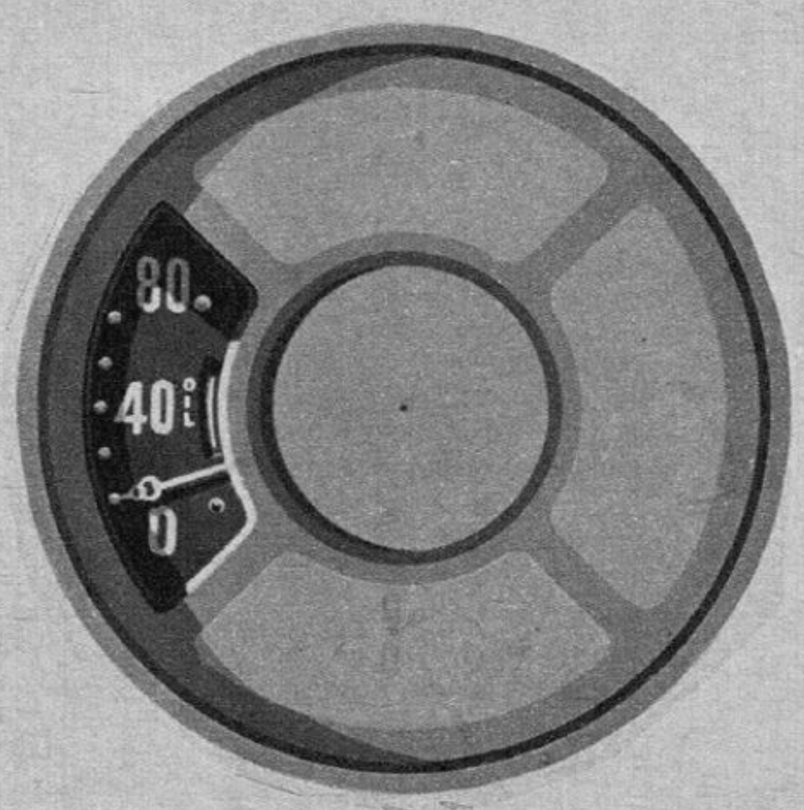
1





2

MEDIDOR DE PRESION



3

https://argentoteca.blogspot.com

no, actualmente muy popular como agregado al aceite líquido; los proponentes del MoS_2 dicen que su producto sería perfectamente capaz de lubricar un automóvil de por sí, salvo que, por ser muy reducida la cantidad que se emplea, y por no "viajar" ésta, no tiene capacidad de dispersión de calor, no cumpliendo entonces la función refrigeradora que es casi tan importante como la reducción de fricción en sí.

Como hemos dicho anteriormente, las bombas de aceite son generalmente del tipo de rotor a engranajes. Es habitual que un engranaje sobre el cigüeñal accione un eje o árbol, normalmente inclinado, cuyo extremo inferior forma parte de la bomba de aceite (y el extremo superior acciona el distribuidor). En el dibujo, vemos un despiece de bomba de aceite; pueden observarse los engranajes, la carcasa y el cucharón de la malla filtrante que impide que gruesas partículas foráneas lleguen al interior de la bomba.

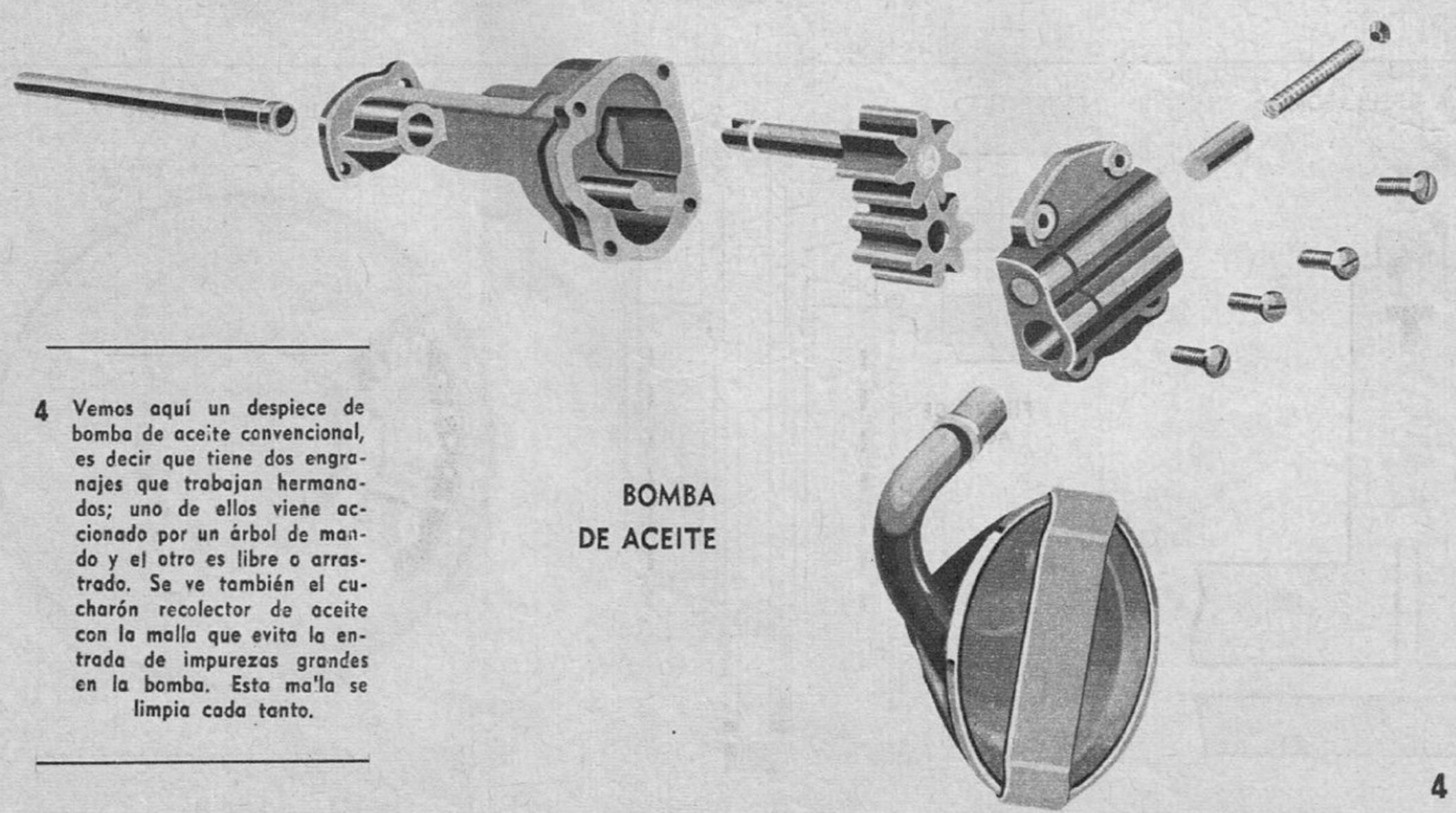
Los motores de dos tiempos generalmente no tienen bomba de aceite, porque debido a su sistema de lumbreras en el cilindro mismo, no sería posible proveer una lubricación convencional. Por lo tanto, se mezcla el aceite con la nafta; el ciclo dos tiempos exige que la nafta recorra todos los intersticios del motor, circunstancia que se aprovecha para este fin. Han existido también motores de dos tiempos con válvulas rotativas y lubricación a presión, pero son escasos y no nos ocuparemos de ellos en esta circunstancia.

Regresamos al mundo de cuatro tiempos. El manómetro de presión indica la presión existente en el circuito; en la actualidad, casi todos los coches lo reemplazan por una luz de guía que se enciende cuando la presión cae bajo los límites recomendables para el buen funcionamiento del motor. ¿Qué es lo que hace caer la presión? El desgaste, siempre presente a pesar de la acción del aceite, hace que aumenten las holguras de cojinetes y aros, y al aumentar las holguras hay menos resistencia al avance del aceite, v.g., menos presión.

Hay casos en que la presión puede ser muy elevada, en puestas en marcha con el motor frío, a veces con filtro tapado o si el aceite es demasiado denso para el motor. Para contrarrestar los efectos de presión muy elevada, se recurre a una válvula limitadora, usualmente una bolilla mantenida por un resorte. Si hay presión excesiva, el aceite vence la bolilla y el resorte, retornando directamente al cárter.

Otro tipo de presión es el que se crea en el cárter debido a que los pistones hacen las veces de bombas de aire, máxime cuando hay algo de desgaste de aros y, por consiguiente, fuga de compresión. En esas condiciones, el cárter se va presionizando más y más y puede provocar pérdidas de aceite; por lo tanto, el cárter se ventila, es decir, un tubo abierto a la atmósfera deja escapar cualquier aumento en la presión del aire existente dentro del cárter.

En el uso, el aceite se va contaminando y corroyendo por la acción de la nafta, descomposición de los metales, etc., y además por absorción de impurezas en el aire. Los recursos paliativos son el filtrado del aceite y su cambio periódico. Casi todos los coches modernos tienen filtro de aceite, que puede ser de varios tipos, pero usualmente tienen un cartucho filtrante que se descarta cada tantos miles de kilómetros. Por otra parte, todo el aceite se cambia periódicamente; se acostumbra hacerlo cada 3 a 5 mil kilómetros, aunque en Europa hay aceites que deben cambiarse solamente cada 20.000. En esta cifra influye el estado del motor, su tipo de utilización (en viajes cortos y repetidos, el aceite dura menos que en uso continuo tipo ruta o tipo "taxi"), la temperatura ambiente (más frío, menos duración) y el tipo de camino que se recorre. *



4 Vemos aquí un despiece de bomba de aceite convencional, es decir que tiene dos engranajes que trabajan hermanados; uno de ellos viene accionado por un árbol de mando y el otro es libre o arrastrado. Se ve también el cucharón recolector de aceite con la malla que evita la entrada de impurezas grandes en la bomba. Esta malla se limpia cada tanto.

4

https://argentoteca.blogspot.com

COMO SACAR REGISTRO DE CONDUCTOR

En esta nota informamos sobre lo que hay que hacer para obtener el registro de conductor. Pero tan importante como los trámites burocráticos es la preparación que usted haya recibido, si es debutante, o la seguridad de un buen estado general, si se trata de una renovación. Ud. debe cuidar ambas cosas, por su bien y el bien de los demás

¿Es usted el feliz ciudadano que acaba de comprar un automóvil? ¡Ah, nos parecía! Su rostro "lo vende" como a un niño que acaba de recibir un autito de juguete. No puede contener la inmensa alegría y permanece ahí junto al coche como embobado.

PARABRISAS lo comprende y lo felicita. Y como buenos amigos queremos ayudarlo, pues sabemos que cuando usted se serene necesitará hacer algunos trámites para poder disfrutar plenamente de tan ansiada y valiosa compra. ¿Cuántos años estuvo soñando con el coche propio? ¿Cuánto tiempo estuvo ahorrando para convertir ese sueño en realidad?... No importa que no lo diga; lo más interesante ahora es que su Mercury, Cadillac, Citroën, Chrysler..., o su Ford llegue con usted al final del camino...

Mañana, cuando esté menos emocionado, vendrán a su cabeza un montón de obligaciones innatas de los señores propietarios de vehículos automotores, tales como sacar el registro de conductor, por ejemplo. Para ahorrarle tiempo, disgustos y tantos contratiempos "tan intrínsecos" de estas gestiones, PARABRISAS se adelantó a conseguirle algunos datos y aquí se los detallamos:

Para obtener la *LICENCIA DE CONDUCTOR*, en las *categorías* particular, motocicletas, carga, que no requieran información policial previa, deben dirigirse a la

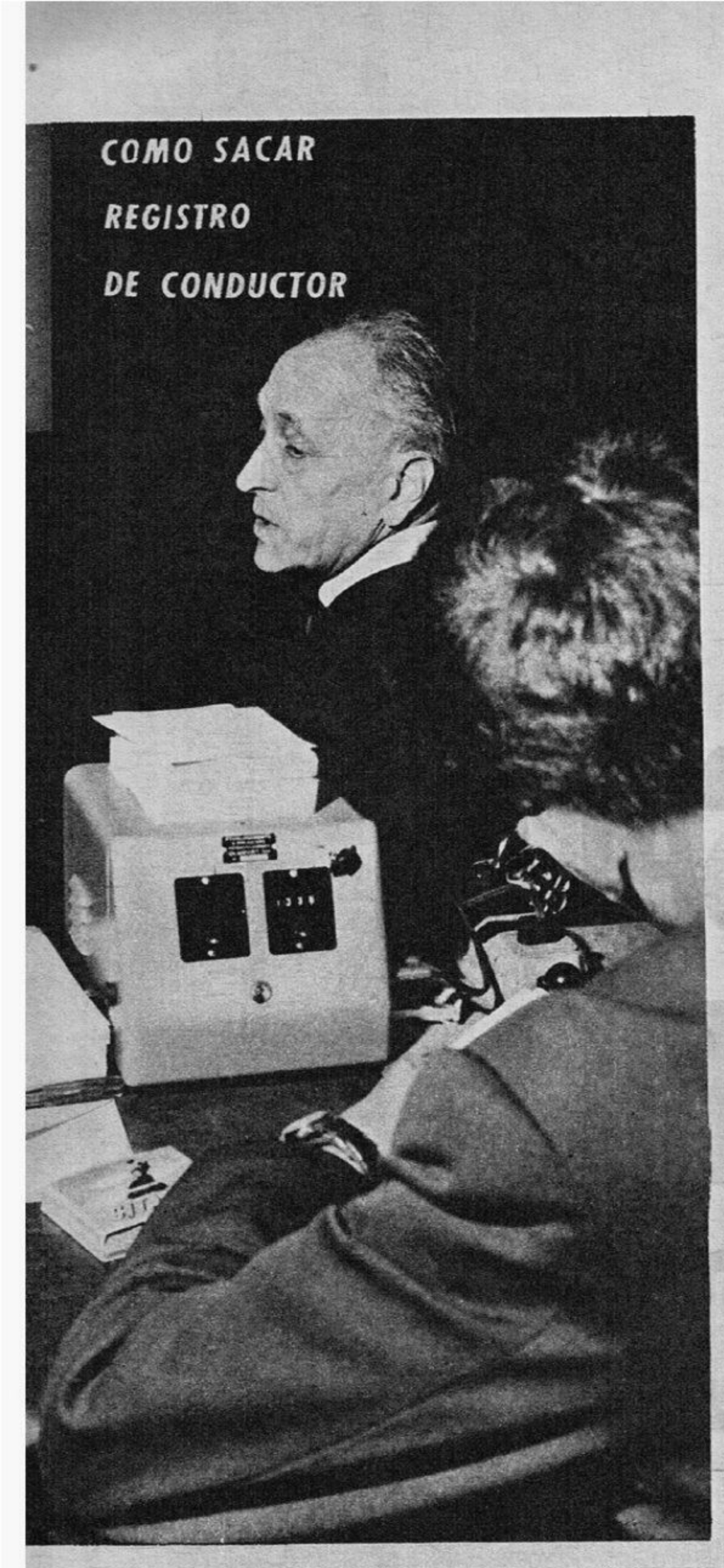
DIRECCION DE TRANSITO

Avenida Belgrano 1048 - Cap. Fed. dentro del siguiente horario: lunes a viernes de 8.30 a 16.30

Los "nuevitos", es decir, los que por primera vez sacarán el REGIS-

https://argentoteca.blogspot.com

COMO SACAR REGISTRO DE CONDUCTOR



TRO DE CONDUCTOR, *mayores de 22 años*, para que no se les gaste la paciencia dando vueltas deben concurrir desde el primer momento con la siguiente documentación:

a) Cédula de Identidad de la Capital Federal.
b) Dos (2) fotografías de 4 x 4, de frente, fondo blanco, papel mate. (Con saco, cuello y corbata.)
c) Certificado de domicilio de Capital Federal pedido en la comisaría correspondiente.
d) Recibo de patente del vehículo de su propiedad, o autorización escrita del dueño, para rendir la prueba de manejo.

MENORES DE 18 A 22 AÑOS DE EDAD

Con la documentación exigida para mayores de 22 años, los menores de 18 a 22 deberán presentarse con el padre, la madre o el tutor legal, exhibir la libreta de casamiento de éstos, o partida de nacimiento del menor y/o certificado de tutoría, según el caso.

El autorizante deberá acreditar su identidad con Cédula o Libreta de Enrolamiento o Cívica.

ADVERTENCIA: los menores emancipados (casados) quedan exentos de este requisito, pero deben probarlo con la documentación. (No es necesario que lo acompañe la esposa y la "prole" en caso de haberla.)

EXAMEN MEDICO

Supongamos que usted presentó toda la documentación en regla y que no hay empleados con parte de enfermo, o con licencia por razones particulares, o que no le coincida con un feriado o haya revolución, feriado por cambio de presidente o por cambio de gabinete o tantas cosas que pueden pasar en un país que evoluciona "a pasos espaciales" gobernado por humanos, y usted sabe que es humano que a los humanos les pase cualquier cosa como a un empleado de la Dirección de Tránsito, porque no olvidemos que estas personas —damas y caballeros— además de ser humanos son también "empleados públicos". Aun sin suponer nada más y pensando que usted tendrá mucha suerte "porque entró con el pie derecho", si ha presentado la documentación "en regla" el día lunes, el día miércoles a más tardar lo llamarán para hacerle un EXAMEN MEDICO y comprobar que usted ve muy bien, ve poco o no ve nada.

En cualquiera de los casos le presentarán un tablero con letras grandes y pequeñas —nada del otro mundo, pero sí de éste— y usted deberá responder perfectamente a las preguntas del médico oculista para que en su carnet no diga: "Debe conducir con anteojos".

¿Y qué pasa si usted debe conducir con anteojos? Absolutamente nada. La diferencia es que le darán un carnet por 10, 1, 2 ó 3 años, según su vista sea de águila o no.

UN CONSEJO DE "PARABRISAS" PARA SUS AMIGOS

Si usted usa anteojos, cuando pase al examen médico *no cometa el error de sacárselos*. El médico pregunta si va a rendir con anteojos o sin ellos. Usted diga que *con anteojos*, porque si llegara a salir mal en el examen médico, tendrá una serie de trastornos: 1º) visitar al oculista particular, 2º) comprar los anteojos, 3º) solicitar nuevo examen médico y 4º) los etcéteras que aparecen en todo trámite.

"DEBE CONDUCIR CON ANTEOJOS": ésta es la leyenda que llevará su carnet de conductor si rinde sin ocultar su deficiencia desde el primer momento. En cada caso el médico indicará si debe renovarse el registro dentro de uno, dos o tres años.

PRUEBA DE MANEJO

¿Adónde aprendió a manejar usted? ¿Con quién? ¿Está seguro, segu-

1

2

Modernos aparatos de enseñanza permiten hoy que el alumno se perfeccione, adquiera maestría y seguridad. Un aprendizaje adecuado mejora las posibilidades de los aspirantes al registro de conductor.

Psicotests, medición de reflejos se aplican en varios países, sobre todo con los conductores cuya edad merece una vigilancia más a fondo para prevenir el lógico decaimiento de los años.

Frente a la pantalla luminosa el aspirante debe demostrar con incidencias que surgen constante y variadamente su capacidad para afrontar emergencias.

No se asusten, no es la flor azteca de visita en PARABRISAS. En esta mesa se prepara a los futuros conductores a enfrentar los problemas del tránsito.

https://argentoteca.blogspot.com

ra, de que sabe conducir y que no matará a nadie cuando salga solo, sola, con su coche? Sí, debe estar muy seguro, porque a los dos días después del examen médico será llamado para rendir la prueba de manejo. Ésta se realiza en la pista ubicada en la Costanera y avenida Belgrano ante un tribunal que tiene cien ojos para observar sus defectos. (No se asuste, vaya tranquilo, esto lo decimos nosotros por decir algo).

Para rendir esta prueba el conductor debe conocer en general todas las reglas de tránsito, pero aquí los obstáculos son bastante "salvables". Basta que conozca el semáforo y el juego de sus luces: la roja indica peligro; la amarilla alerta, precaución, pase bajo su responsabilidad, y la luz verde, paso libre, avance. Otra dificultad a salvar en el examen es el cruce de un paso a nivel de ferrocarril; el conductor debe observar (observar y no mirar) a ambos costados con la mayor atención. También debe saber cómo cruzar ante una senda de peatones y cómo pasar una curva del camino. Otro detalle que es tenido muy en cuenta es saber estacionar entre caballetes realizando tres maniobras, quedando el vehículo a 50 centímetros del caballete delantero y a 50 centímetros del trasero, y a no más de 10 centímetros del cordón de la vereda.

Cuando le den la LICENCIA DE CONDUCTOR, si se la dan por haber rendido bien la prueba de manejo, le obsequiarán con un "MANUAL DE TRANSITO", el que contiene una breve explicación sobre las principales teorías de tránsito que usted debe conocer antes de salir a recorrer la geografía interna de Buenos Aires.

LICENCIA DE CONDUCTOR PROFESIONAL

Si lo que usted necesita es un REGISTRO DE CONDUCTOR PROFESIONAL, los requisitos son los siguientes: presentar escrito en la mesa de entradas solicitando se requieran informes policiales, con la presentación de la Cédula de Identidad, estampilla de 20 pesos que se saca en la Caja y certificado de buena conducta. Este trámite dura de 10 a 15 días, y tras su aprobación debe presentarse la misma documentación y rendir la prueba.

PARA RENOVAR

Los que no "son nuevos" y deben renovar su registro deben concurrir al mismo lugar y dentro del mismo horario ya señalado, provistos de la siguiente documentación:

a) Cédula de Identidad de la Capital Federal.
b) Licencia de conductor de la Capital Federal.
c) Dos (2) fotografías de 4 x 4 de frente, fondo blanco, papel mate (con saco, cuello y corbata). Este requisito no es necesario en los casos de carnets que posean hojas renovables y se hallen en buen estado de conservación.
d) En renovación por extravío, presentar comprobante de pérdida policial, certificado del tribunal de faltas.

Si su registro es de conductor particular, debe renovarlo a los 10 años, si es profesional o de carga, a los 5 años.

¿QUE AUTORIZA EL REGISTRO?

REGISTRO PARTICULAR: Autoriza a manejar automóviles de la categoría particular.

REGISTRO DE CARGA: Autoriza a manejar vehículos clasificados en la categoría carga y particular.

REGISTRO DE MOTO: Autoriza a manejar motocicletas y motonetas.

REGISTRO PROFESIONAL: Autoriza a manejar ómnibus, micros, taxis y todo rodado automotor.

OFICINAS DONDE DEBEN REALIZARSE LOS TRAMITES

	Ventanilla Nº
Diplomáticos, turistas y men.	10
Renovación de Registro	4
Solicitudes nuevas	2 y 3
Habilitación de Registro	1
Fechas de examen	7

PERSONAS EXTRANJERAS

Las personas extranjeras deben presentar la misma documentación que los argentinos y el pasaporte.

RECOMENDACIONES

a) No solicite ningún informe por teléfono porque no será atendido.
b) Todos los trámites son estrictamente personales.
c) No se disguste con PARABRISAS si cuando usted realice el trámite ha cambiado alguna norma. Cuando nosotros pedimos informes eran éstas las que estaban en vigencias.

ELECCIONES

Hasta 6 meses después de elecciones, para todo trámite llevar la libreta con el sello "votó".

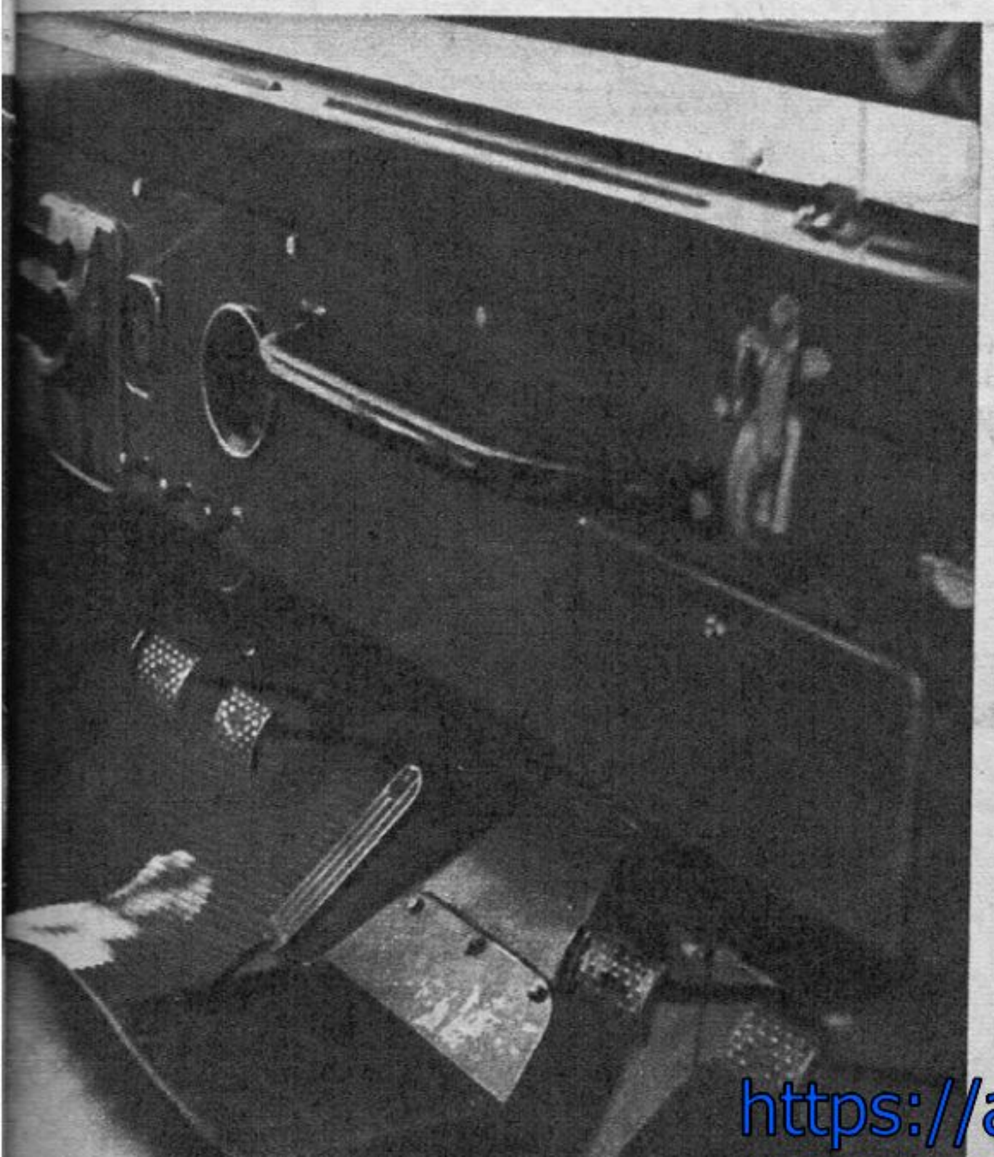
TEOREMA

Todo conductor que solicita su REGISTRO DE CONDUCTOR debe obtenerlo dentro del tiempo mínimo estipulado.

Hipótesis) Día lunes presenta la documentación. Día miércoles rinde el examen médico. Día viernes rinde la prueba de manejo.

Tesis) Usted inició el trámite un día lunes y el día viernes le entregan el carnet. (Esto no lo dijo Pitágoras por lo matemático, sino un inspector de la Dirección de Tránsito.)

Demostración) No supongamos nada raro y no revisemos archivos ni carpetas de solicitudes. LUZ VERDE: avance. Buenos días, señor. Mucha suerte. PARABRISAS. *



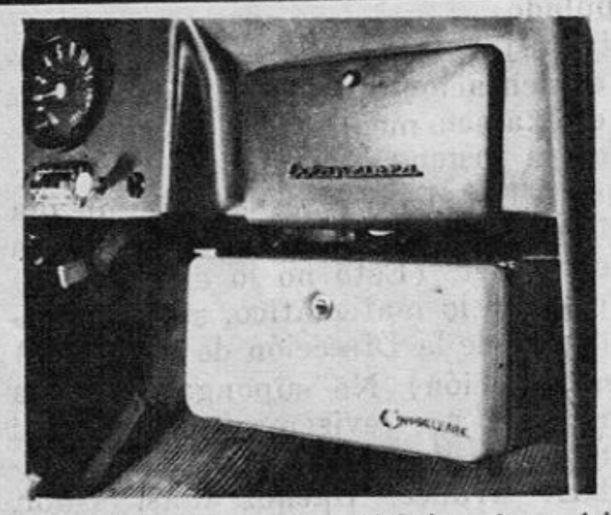
https://argentoteca.blogspot.com

Realización EDDIE publicitaria

NOVEDADES

Para su **ISARD 700 y KOMBI** se fabrica este tablero de control con AMPERIMETRO, MARCADOR de NAFTA y MANOMETRO de ACEITE. Panel moderno, aros cromados y base de aluminio. Lo fabrica y coloca **SALATINO y Cía. S. R. L. Las Heras 3281 tel. 82 - 6788.** Precios especiales a talleristas. Al interior se remiten pedidos en el día.

PER-CHI-NOX para todas las marcas de autos. Novedoso perchero construído totalmente en acero inoxidable calidad 440. Le será de mucha utildad para todo momento, complementando la elegancia de su auto. Adquiéralo en agencias oficiales casas de accesorios, estaciones de servicio y en las buenas cigarrerías del país. Fabricante **GIBEST S. R. L. E. Echeverría 555 - Florida F. C.G. M. tel. 740 - 5443.** Se envían pedidos al interior contra reembolso. Se presentan en displays de 18 unidades.



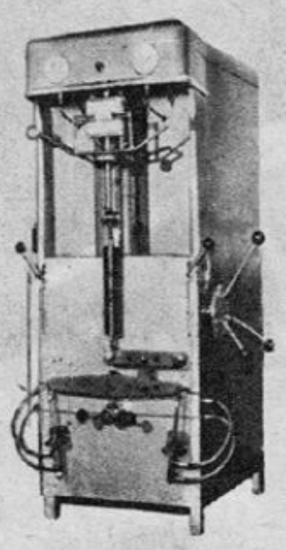
AUTEC S.R.L. presenta su Heladera Automática para automotores y lanchas **"CONGELAIRE"**. Funciona con el motor y en pocos minutos baja la temp. a 3 ó 4 grados. No consume electricidad, fabricada bajo licencia norteamericana. Garantía escrita por 5 años, sólida, perfecta aislación, colocación sencilla por su mecánico o en nuestros talleres, puerta con cerradura.

Medidas exteriores:
alto: 19,5 c. ancho 39 c. prof. 28,5 c.
Medidas interiores:
alto: 12 - c. ancho 33,5 c. prof. 21.5 c.

AUTEC S. R. L. AYACUCHO 989
Tel. 41 - 0094

AUTOLANDIA incorpora a su sección **"Laboratorio del AMORTIGUADOR"** una nueva máquina para prueba de los mismos. Canjeamos su AMORTIGUADOR usado. Entrega gráfico de rendimiento. GARANTIA - Colocación en el día.

AUTOLANDIA S. R. L. de Av. Maipú 2170/74 - Olivos - Tel 791-2184 y 4511.



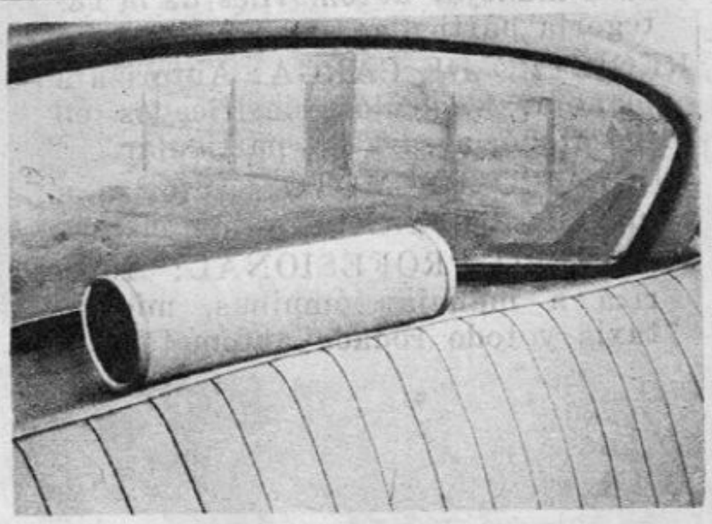
Llegaron los famosos
ANTEOJOS EUROPEOS
PROTECTOR RATTI (90-R)

Peso: 32 gramos con armazón de nylon.

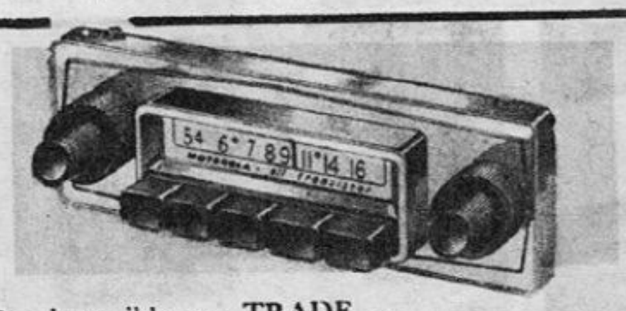
antideslumbrantes, contra encandilamiento y niebla, usado en las fuerzas armadas y aviación europeas, de gran protección y 100% irrompibles. Ahora los automovilistas tendrán seguridad absoluta en la ruta. En sus dos modelos para damas y caballeros. Representante exclusivo en Argentina y Uruguay: **Cristóbal J. Bollati.** Carlos Pellegrini 465, 5º p. - Of. 42 - Tel. 35 - 3694 - Bs As. en Mar del Plata: Automóvil Club Argentino

Cuidado con las imitaciones: observe el sello RATTI en el frente del anteojo

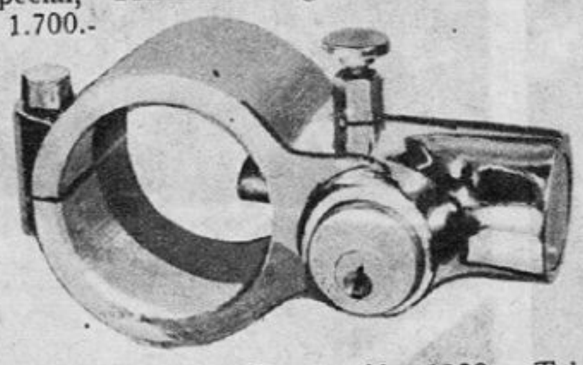
DUP MOTOR brinda protección y *ajusta motores en funcionamiento* de cualquier marca o modelo a traves de 300.000 kilómetros. Este sistema consiste en un dispositivo patentado de sencilla instalación en el caño de combustible. Produce un aporte de metales antifricción, asegurando límites normales de compresión y reduciendo consumo de aceite y combustible. Puede adquirirse en comercios del ramo en las principales ciudades del país o en DUP MOTOR DE ARGENTINA, Florida 365,
HAY ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES EN INTERIOR.



La firma **TUPAN Argentina** ha lanzado al mercado este novísimo "bafle" amplisónico que es ya una realidad en EE.UU. y Europa. Se trata de un difusor de sonido que reemplaza con amplias ventajas al clásico parlante posterior y reduce notablemente los costos de instalación. Expertos en la materia coinciden en afirmar que este "bafle" acústico revolucionó la técnica moderna al otorgar al sonido una maravillosa claridad y fidelísima calidad tonal. También puede usarse como parlante portátil en los camping. En 10 colores distintos que decoran funcionalmente todo automóvil. Distribuidores exclusivos **Mariani Hnos. Lisboa 873 - Cap. - Tel. 64-6759.**



Lo imposible en **TRADE** - Autorradios de todas las marcas, **Autovox - Blaupunkt Philips RCA**, etc., muy por debajo del precio de lista, instaladas y con antena con llave; además en nuestra sección Cerrajería del Automóvil le ofrecemos en oferta especial, **TRABEX** Legítima instalada en $ 1.700.-



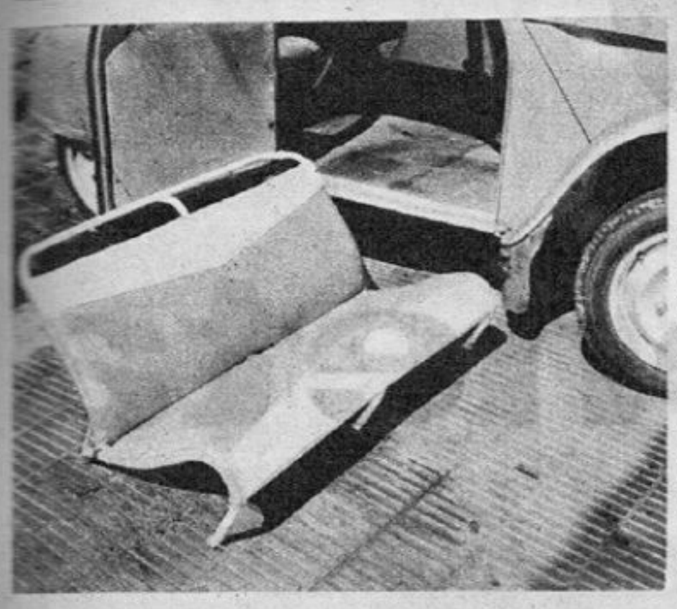
TRADE - Avenida Pueyrredón 2259 - Tel. 80-4469, Cap.

Haga su automóvil funcional convirtiéndolo en "dormitorio". Su ESTANCIERA, Di Tella, Peugeot, Rambler, Renault y todo tipo de coche, colocando los **ASIENTOS CAMA**. Su mecanismo es fuerte y sencillo y está garantizado y patentado. También asientos RECLINABLES y standard. Son sus fabricantes **MAURICIO VITIS y Cía., San Blas 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700). Tel. 59-2026, Bs. As.**

https://argentoteca.blogspot.com

a través del parabrisas

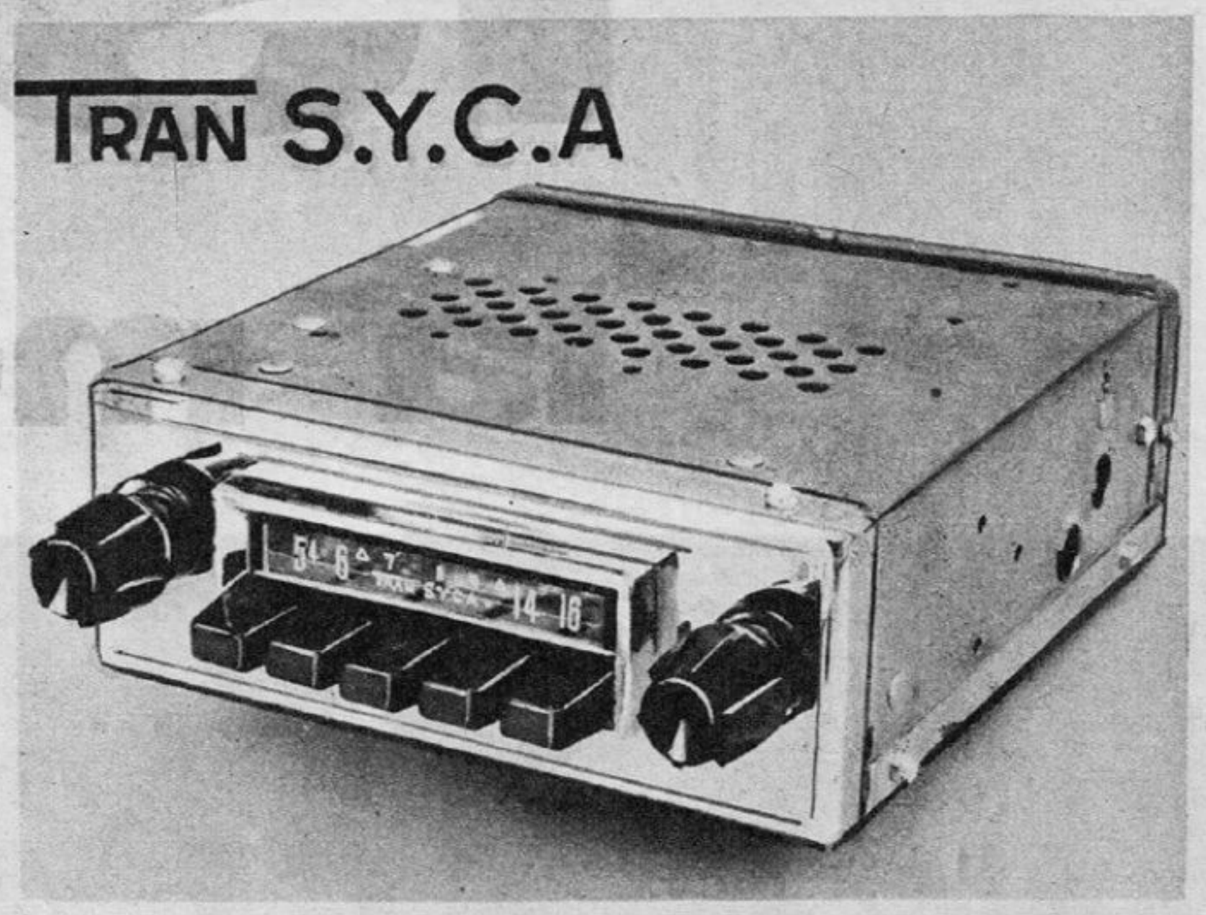
Viamonte 353 - 32-1424 y 32-7989



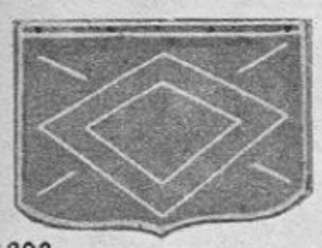
TAPIZADO de LUJO para su CITROEN 2 CV

La firma Enrique BRUNO e Hijos, de Donato Alvarez 186, tel. 63-6519, fabrica y distribuye el TAPIZADO de LUJO para su CITROEN 2 CV en finas telas plásticas, relleno en Telgopren. Es económico, elegante e higiénico. Tráiganos su tapizado viejo y se lleva uno nuevo. Al interior contra reembolso.

En Buenos Aires se dictan cursos teórico-prácticos de ELECTRICIDAD del AUTOMOVIL, con horarios diurnos y nocturnos a cargo de profesores especializados, los cuales duran 4 meses. Los imparte el INSTITUTO de ENSEÑANZA "MITRE" de la calle Bmé. MITRE 2642, (barrio Once), tel. 47-0652.

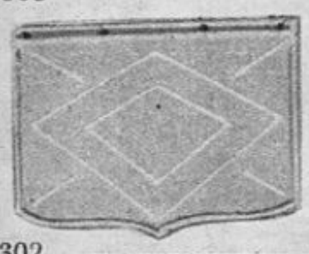


TRAN S.Y.C.A. su AUTO RADIO, íntegramente a transistores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por FAMAR S. R. L. Distribuyen Fiore Panizza y Torra S. A. Viamonte 1581 Grinberg e Hijo, Corrientes 1824



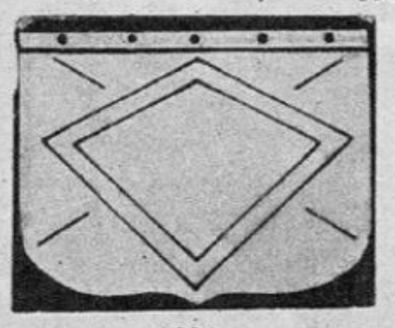
1303

1301



1302

1300



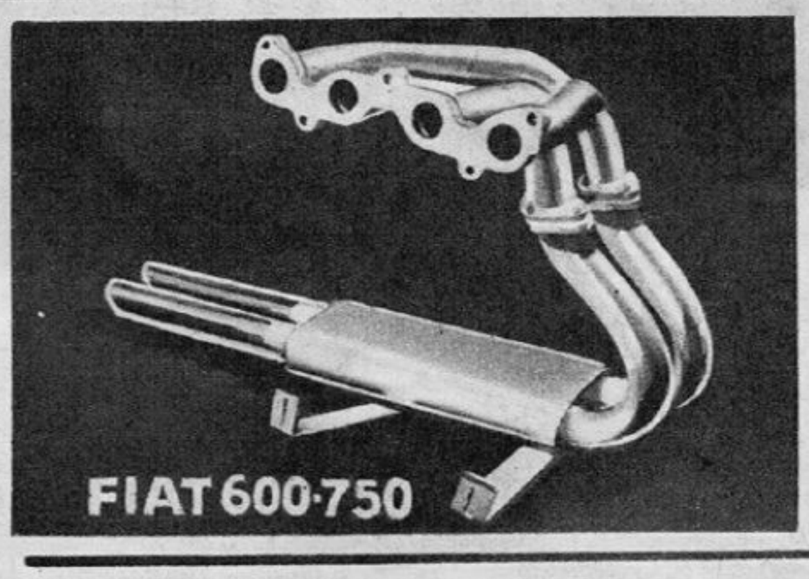
1304

Peuman industrial y comercial, presenta este nuevo artículo de general aceptación en el mercado. GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA. Resistentes a la intemperie, luz solar, grasas y aceites etc. De colores y brillo inalterables, lavables, no flamean Garantizadas por 6 meses.

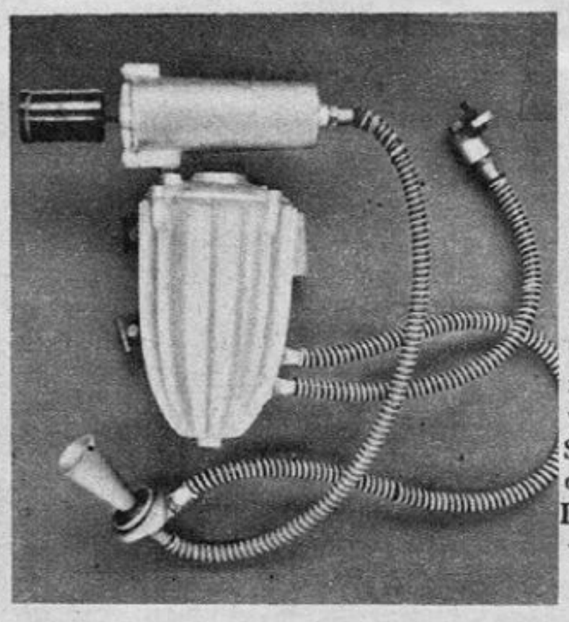
MEDIDAS

Nº 1300	- de	25 x 29	cm
„ 1301	- de	29 x 35	cm
„ 1302	- de	46 x 36	cm
„ 1303	- de	56 x 45	cm
„ 1304	- de	56 x 45	cm

En venta en todas las buenas casas del ramo de la República.

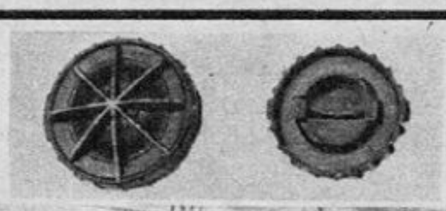


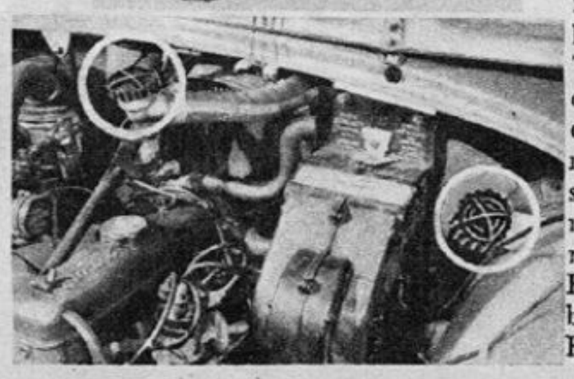
Silenciadores MARLIT, de Marcos Litvak e hijos S.R.L. con fábricas en Palique 436 y M. A. Rodríguez 2632, Cap. Fed., pioneros en la fabricación de caños de escape y silenciadores presenta sus EQUIPOS DE ESCAPES ESPECIALES Peugeot, Fiat, Renault, De Carlo y demás coches europeos y americanos. Con su aplicación se logra menos consumo, mayor pique y más velocidad. Exíjalos por su nombre: "TRONADOR MARLIT" en el concesionario y taller de su zona, o colóquelos en los puestos del muñeco MARLIT: Palique 468, t. e. 54-0303, en Palermo Cerviño 3767 y en Barracas Herrera 582, t. e. 2114075.



1½ litros más de aceite para su ISARD 700 con el conjunto PAM. Construido en aluminio de aleación especial y manguera de Neoprene. Con doble elemento filtrante, con comodidad para su limpieza. Disminuye la temperatura, evita el batido del aceite a altas revoluciones, mantiene la viscosidad.

Son sus distribuidores exclusivos: REPAC S.R.L., DARWIN 28, Tel. 55-6110 y 54-9493, Cap. Federal.



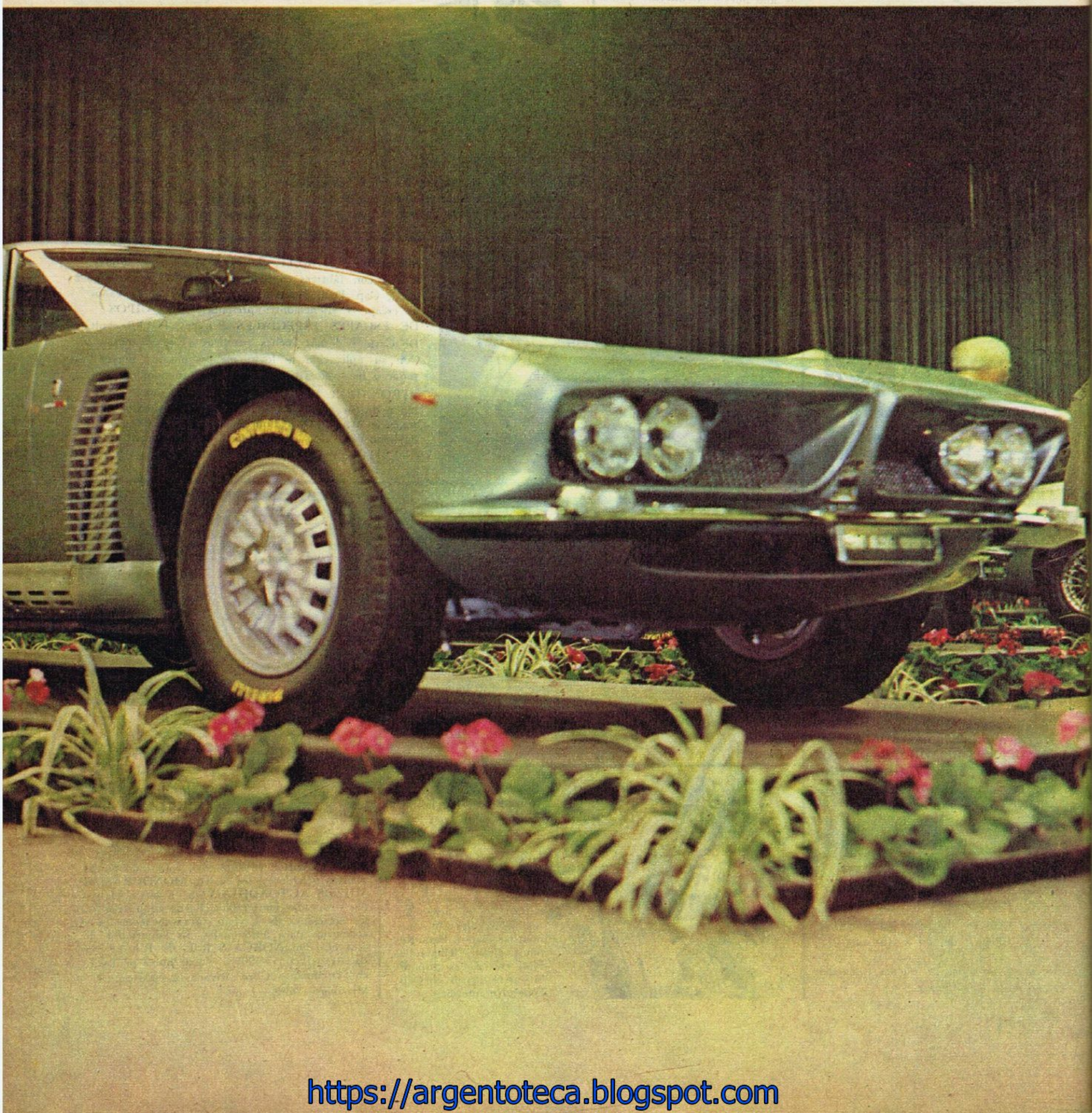


Con la marca P.R.G., la firma Rosario Giglio S.C. A., con fábrica en Alvarez Jonte 2620 y teléf. 58-8991, ha presentado las nuevas TAPAS PLASTICAS con arandela de caucho sintético para radiadores y tanques de nafta. No se deforman, son irrompibles y no queman las manos. Para Renault, Ford, Chevrolet, Fiat, etc. Zonas disponibles para distrib. en Cap. Federal e interior.

PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas o tablero, los nuevos MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad NORCA S. R. L. de Rincón 244 Bs As. - Tel. 47-4908 Zonas libres p/distrib. en: Tucumán - Cdro. Rivadavia - Corrientes Misiones - Salta - Jujuy

https://argentoteca.blogspot.com

ISO
la motoneta



https://argentoteca.blogspot.com

Pisar y olvidar... pretender siempre más. El Iso-Rivolta es un exponente de lo que puede ser una motoneta que quiere vivir.

que queria vivir

La marca Iso, relativamente nueva, ya que nació en la posguerra, se ha particularizado, desde su aparición, en explotar el rubro de vehículos de transporte liviano, especialmente motonetas. Éstas son bastante conocidas en nuestros caminos.

Pero de una motoneta o un motofurgón, a una cupé GT que recién a los 200 kilómetros por hora empieza a respirar un poco ligero (su velocidad máxima, 230 km/hora según la fábrica) hay un salto muy grande. Un salto que ha dado el Sr. Rivolta, presidente de la empresa Iso, con el Iso-Rivolta; carrocería Bertone, mecánica Iso, motor Corvette, y sensación tras sensación en los salones mundiales.

La receta ha sido probada antes: carrocería italiana por lo hermosa, mecánica también italiana por lo clásica y eficiente, y potencia norteamericana por lo barato en dólares por HP. Muchos lo han probado, pero pocos han entrado con el pie derecho en la forma en que lo ha hecho Rivolta.

Queda esperar ahora que el tan mentado soberano emita un favorable veredicto, y lo respalde con cheques cruzados a la orden de Iso Automotoveicoli, Bresso, Milán, Italia...

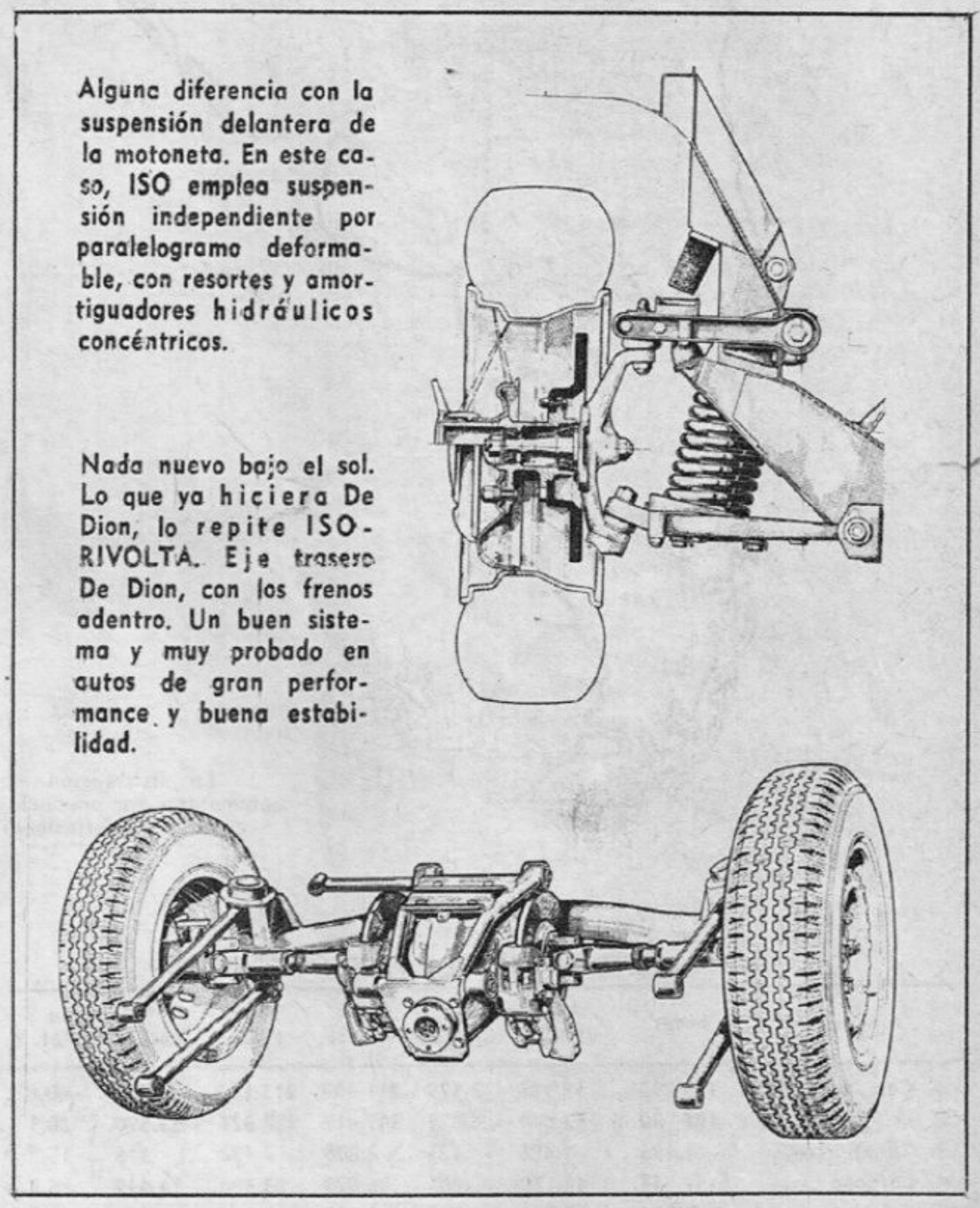
La vista general del Iso-Rivolta la tenemos en las fotografías. Una cupé 2 + 2 de clásica línea itálica, con la parrilla horizontal que desde hace años está de moda y sigue estándolo.

La base del Iso-Rivolta es un bastidor liviano de chapa prensada, de sección acajonada. La suspensión delantera es convencional, vale decir, trapecio deformable con una espiral y amortiguador concéntrico. Atrás tiene un eje de Dion con reactores longitudinales en paralelogramo, ubicación lateral por un reactor corto, y suspensión por ballesta transversal. En las cuatro ruedas, los frenos son de disco.

La planta motriz es Chevrolet, Corvette 327 pulgadas, ofrecido a los compradores con dos puestas a punto opcionales: con 10,5 a 1 de compresión desarrolla 300 HP, y con 11,25 a 1, 325 HP. Las cifras respectivas de cupla motriz máxima son de 49,77 mkg a 3.200 rpm y 47,05 mkg a 4.000 rpm. Vale decir, que la versión más potente tiene menos cupla motriz, y ésta ocurre a mayor régimen de vueltas, circunstancia que es una de las desventajas que acompañan a los motores de alto rendimiento específico (potencia por litro de cilindrada).

La transmisión puede ser automática o manual. En ambos casos es Borg-Warner, y la caja manual, que es la que acompaña los motores Corvette, tiene las cuatro marchas sincronizadas. La transmisión automática, que desde hace años monopoliza el mercado de automóviles de turismo norteamericanos, está incursionando también en el campo de los automóviles Gran Turismo de fuerte cilindrada; y por otra parte, muchos de los norteamericanos que compran coches "made in USA" con pretensiones deportivas, especifican ahora la palanca en el piso que Detroit había abandonado en 1938..., juntamente con las cuatro marchas que recién ahora pasan a ser una característica más o menos generalizada.

Sea por el procedimiento de pisar y olvidar, sea por el Fandango Sobre los Pedales, el Iso-Rivolta es un poderoso exponente de lo que puede una motoneta que quiere vivir. *



Alguna diferencia con la suspensión delantera de la motoneta. En este caso, ISO emplea suspensión independiente por paralelogramo deformable, con resortes y amortiguadores hidráulicos concéntricos.

Nada nuevo bajo el sol. Lo que ya hiciera De Dion, lo repite ISO-RIVOLTA. Eje trasero De Dion, con los frenos adentro. Un buen sistema y muy probado en autos de gran performance y buena estabilidad.

https://argentoteca.blogspot.com

Usted forma parte de un mundo muy importante. Estas cifras prueban que el automóvil debe ser tratado como una seria realidad argentina.

La distribución de automotores por provincia, cifras para reflexionar

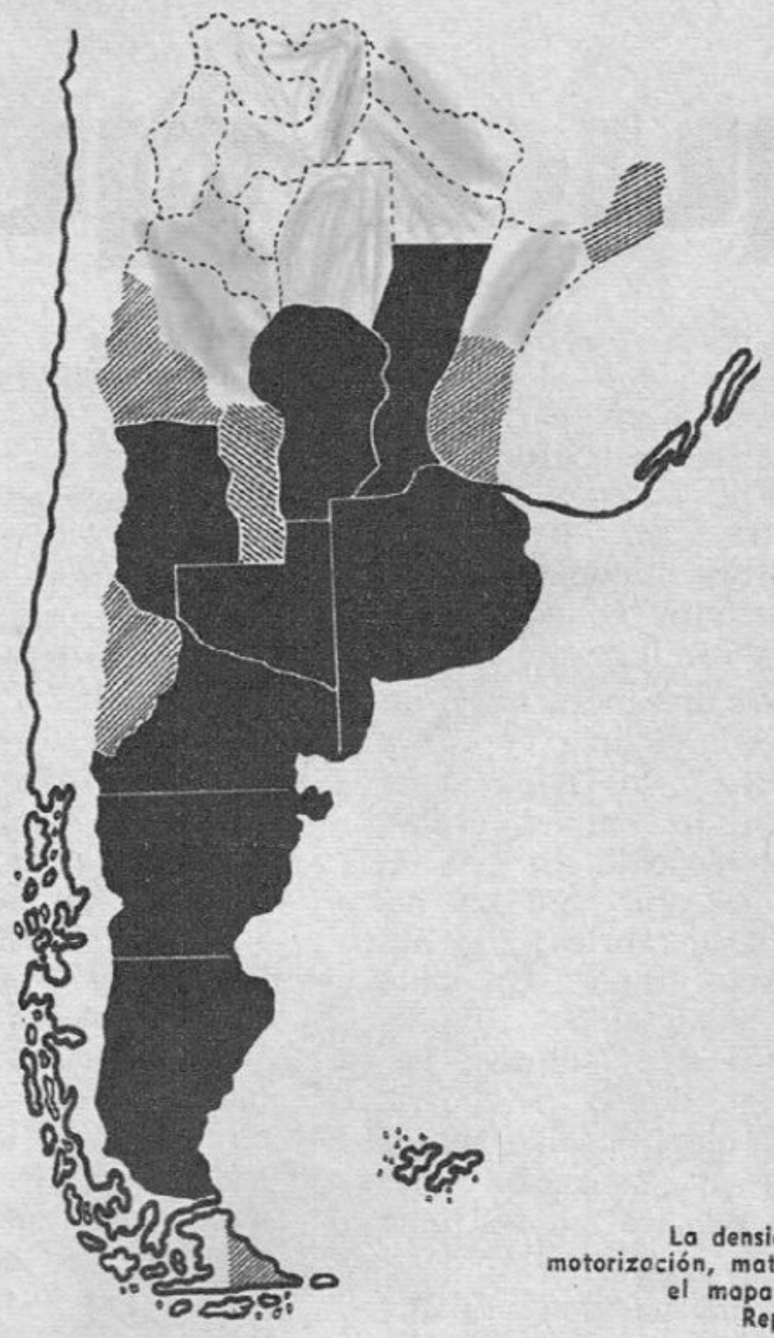
2. PATENTAMIENTO DE AUTOMOTORES

Jurisdicción	Autos	1961 Utilit.	Omnibus	Total	1960	Diferencia Absol.	Relat. %
1. Cap. Federal ..	149.292	58.988	3.179	211.459	213.166	—1.707	—0,8
2. Bs. Aires	187.930	152.664	6.823	347.417	288.327	59.590	20,5
3. Catamarca ...	1.195	1.488	125	2.808	2.432	376	15,5
4. Córdoba	52.844	43.179	806	96.829	83.380	14.449	16,2
5. Corrientes	4.934	4.278	135	9.327	7.505	1.822	24,3
6. Chaco	3.269	7.026	152	10.447	9.308	1.139	12,2
7. Chubut	4.631	6.995	164	11.790	9.828	1.962	20,0
8. Entre Ríos	17.752	13.261	274	31.287	28.069	3.218	11,5
9. Formosa	454	1.262	10	1.726	1.330	396	29,8
10. Jujuy	1.315	2.680	38	4.013	3.661	352	9,6
11. La Pampa	5.980	8.246	44	14.270	13.333	937	7,0
12. La Rioja	794	1.399	44	2.237	1.930	307	15,9
13. Mendoza	21.538	25.981	647	48.166	41.963	6.203	14,8
14. Misiones	2.637	6.981	197	9.815	8.630	1.185	13,7
15. Neuquén	1.507	2.756	133	4.396	3.419	977	28,6
16. Río Negro	3.987	8.213	115	12.315	11.454	861	7,5
17. Salta	2.713	4.951	212	7.876	7.410	466	6,3
18. San Juan	4.936	5.309	297	10.542	9.810	732	7,5
19. San Luis	2.466	2.404	31	4.901	4.246	655	15,4
20. Santa Cruz ..	1.356	3.032	50	4.438	3.754	684	18,2
21. Santa Fe	56.432	51.399	304	108.135	97.428	10.707	11,0
22. Sgo. del Estero	1.347	1.864	80	3.291	3.149	142	4,5
23. Tucumán	5.374	9.083	351	14.808	11.714	3.094	26,4
24. T. del Fuego ..	257	198	11	466	290	176	60,7.
TOTAL PAIS ..	534.940	423.617	14.202	972.759	865.536	107.223	12,4

ECONOMIA

CUANTOS

por el Ing.
LÁZARO MUSIH



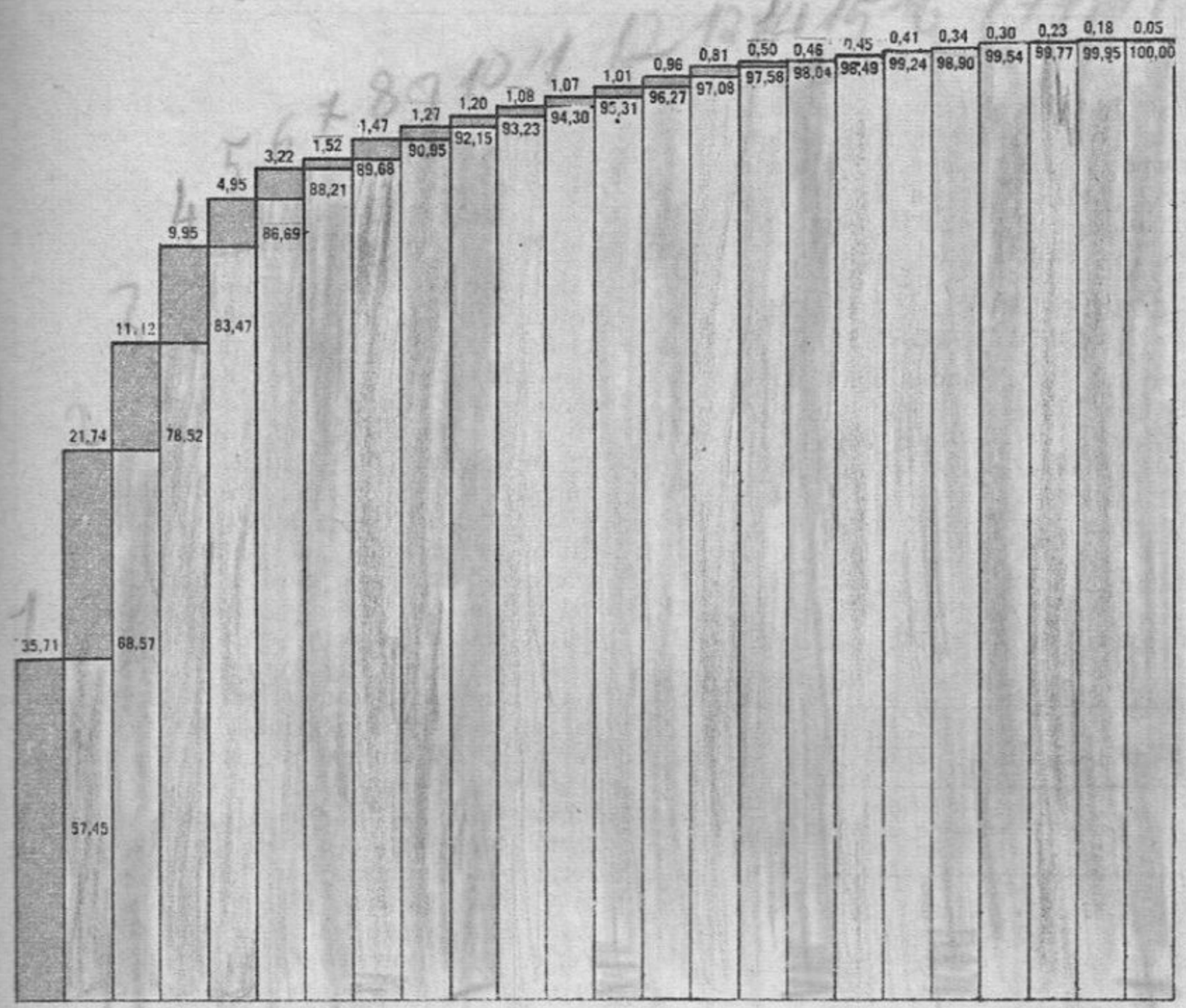
La densidad de motorización, matizando el mapa de la República

4. DENSIDAD DE AUTOMOTORES POR MIL HABITANTES

Jurisdicción	Población en miles habit.	Automot. /mil habit.	Rank.	Coches /mil habit.	Rank.
1. Capital Federal	3.090,3	68,4	4	48,3	1
2. Buenos Aires	7.257,2	47,9	9	25,9	6
3. Catamarca	182,1	15,4	22	6,5	16
4. Córdoba	1.859,6	52,1	8	28,4	5
5. Corrientes	567,8	16,4	20	8,6	15
6. Chaco	568,2	18,4	16	5,7	21
7. Chubut	153,0	77,1	3	30,3	3
8. Entre Ríos	838,9	37,3	11	21,2	10
9. Formosa	192,3	9,0	23	2,4	24
10. Jujuy	257,0	15,6	21	5,1	22
11. La Pampa	164,1	87,0	1	36,4	2
12. La Rioja	135,4	16,6	19	5,9	20
13. Mendoza	883,3	54,5	7	24,4	7
14. Misiones	421,6	23,3	15	6,2	18
15. Neuquén	118,0	37,2	12	12,8	14
16. Río Negro	206,4	59,7	5	19,4	11
17. Salta	441,9	17,8	18	6,1	19
18. San Juan	376,2	28,0	13	13,1	13
19. San Luis	182,4	27,0	14	13,5	12
20. Santa Cruz	56,0	79,3	2	24,2	8
21. Santa Fe	1.959,9	55,2	6	28,7	4
22. Santiago del Estero	497,0	6,6	24	2,7	23
23. Tucumán	831,4	17,8	17	6,4	17
24. Tierra del Fuego	7,6	42,4	10	23,4	9
TOTAL DEL PAIS	21.247,6	45,8	—	25,2	—

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOTORES TENEMOS ?



3. RANKING DE AUTOMOTORES

Ranking	Cantidad de automotores	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1. Buenos Aires	347.417	35,71	35,71
2. Capital Federal	211.459	21,74	57.45
3. Santa Fe	108.135	11,12	68,57
4. Córdoba	96.829	9,95	78,52
5. Mendoza	48.166	4,95	83,47
6. Entre Ríos	31.287	3,22	86,69
7. Tucumán	14.808	1,52	88,21
8. La Pampa	14.270	1,47	89,68
9. Río Negro	12.315	1,27	90,95
10. Chubut	11.790	1,20	92,15
11. San Juan	10.542	1,08	93,23
12. Chaco	10.447	1,07	94,30
13. Misiones	9.815	1,01	95,31
14. Corrientes	9.327	0,96	96,27
15. Salta	7.876	0,81	97,08
16. San Luis	4.901	0,50	97,58
17. Santa Cruz	4.438	0,46	98,04
18. Neuquén	4.396	0,45	98,49
19. Jujuy	4.013	0,41	98,90
20. Sgo. del Estero	3.291	0,34	99,24
21. Catamarca	2.808	0,30	99,54
22. La Rioja	2.237	0,23	99,77
24. Tierra del Fuego	4,66	0,05	100,00
TOTAL	972.759		100,00

La Dirección Nacional de Estadística y Censos publica, entre otros trabajos, el relativo al patentamiento de vehículos de tracción mecánica. La rapidez con que se da a conocer el patentamiento de automotores depende del suministro de datos pertinentes por parte de los encargados de las estadísticas provinciales o comunales. Si faltan los datos de una sola jurisdicción, como podrían ser, por ejemplo, Santiago del Estero o Tierra del Fuego, la estadística no es completa y no se pueden hacer los cálculos relativos a todo el país. Por faltar, hipotéticamente, los datos de los automotores de Santiago del Estero o de Tierra del Fuego, que representan 0,34 y 0,05 por ciento del total, respectivamente, la actividad comercial e industrial del automotor se resiente enormemente. Hace relativamente poco tiempo que la Dirección de Estadística pudo completar la compilación de los datos relativos al año 1961. En base a estos datos, a la elaboración efectuada por el Servicio de Estadísticas de la Asociación de Fábricas de Automotores, y a la elaboración propia, se han confeccionado los siguientes cuadros para proporcionar a los lectores de PARABRISAS una visión panorámica del estado de nuestro parque automotor al 31 de diciembre de 1961, últimos datos completos obtenidos a la fecha.

ACLARACIONES

La Dirección de Estadística agrupa los vehículos en cinco tipos: A. *Automóviles*, que comprenden los automóviles particulares y jeeps, y los de alquiler o taxis; B. *Trasportes de carga* con camiones, camionetas y furgones, camiones con semiacoplado o con semiacoplado y acoplado, camiones con uno o con dos acoplados, camiones tractor (solos), tractores para acoplados, acoplados solos y semiacoplados o semirremolques (solos); C. *Transportes de pasajeros* con colectivos y microómnibus, ómnibus de servicio público y de servicio privado; D. *Especiales* que agrupan a auxilio mecánico, ambulancias, autos fúnebres, etc. y E. *Vehículos menores* como motocicletas y motonetas con o sin sidecar, y triciclos y bicicletas motorizadas.

La división adoptada por la Dirección de Estadística obedece a varias razones. Una de las más importantes es que la jurisdicción provincial adopta su nomenclatura, la que agrupa, por ejemplo, automóviles y jeeps de tal manera que en el ordenamiento general deben figurar forzosamente juntos. Otra razón, no menos poderosa, es la costumbre y la facilidad de comparar datos anteriores con los actuales.

Debido a que en la mayoría de las estadísticas extranjeras se citan so-

https://argentoteca.blogspot.com

lamente los automotores, hemos agrupado a los transportes de carga y los especiales en *utilitarios*, sustrayendo de la cantidad total a los acoplados y semiacoplados solos. De tal manera resultan solamente tres grupos distintos: automóviles, utilitarios y ómnibus. En un cuadro damos los datos completos con los acoplados y vehículos menores.

En 1961, la composición del parque automotor en todo el país era 55,5% de automóviles, 43,5% de utilitarios y 1,5 % de ómnibus. En lo que corresponde a la composición del parque automotor por jurisdicciones, solamente en tres de ellas el porcentaje de automóviles sobrepasaba el promedio general: Capital Federal con 70,6%, Entre Ríos con 56,7%, y Tierra del Fuego con 55,2%.

Como provincias más "utilitarias" o "camioneras" se destacan Formosa con el 73,1% de su parque automotor compuesto por vehículos utilitarios; Misiones con el 71,1%, Santa Cruz con el 68,3%, Chaco con el 67,2% y en el quinto lugar Río Negro con el 66,7%, a comparar con el 43,5% del promedio de vehículos utilitarios para todo el país.

Las jurisdicciones que dedican el mayor porcentaje de sus vehículos al transporte colectivo son Catamarca con el 4,4%, Neuquén con el 3,0%, San Juan con el 2,8%, seguido de cerca por Salta con el 2,7%.

CONCENTRACION DE LOS AUTOMOTORES

Con las cifras dadas en el cuadro anterior (Nº 2), formemos uno nuevo en el cual distribuimos las jurisdicciones de acuerdo con la cantidad de automotores.

La provincia de Buenos Aires concentra más del tercio del parque automotor nacional: 35,71 %. Juntamente con la Capital Federal, que contribuye con el 21,74%, se agrupa a casi tres quintas partes del parque: 57,45%. Con Santa Fe, 11,12%, y Córdoba 9,95%, las cuatro jurisdicciones contienen aproximadamente las cuatro quintas partes del total: 78,52%, mientras que las otras 20 jurisdicciones juntas agrupan solamente el 11,48% del parque automotor. El aporte de la quinta provincia, Mendoza, eleva el porcentaje total de las cinco primeras al 83,47% del total. Las cinco siguientes aportan solamente el 8,68%, 4,93% y 2,16% Las últimas cuatro cuentan solamente con el 0,76% del parque nacional.

1. PATENTAMIENTO POR TIPO DE VEHICULO AL 31/12/61

Tipo de vehículo	1960	1961	Diferencia absoluta	Diferencia relativa %
A. AUTOMOVILES	473.517	534.940	61.423	13,0
Particulares y jeeps	448.614	504.546	55.932	12,5
De alquiler	24.903	30.394	5.491	22,0
B. CAMIONES	375.404	421.532	46.128	12,3
Camiones, camionetas y furgones	352.531	393.858	41.327	11,7
Camiones con semiacoplado	1.304	1.384	80	6,1
Camiones con semiacoplado y acoplado	211	311	100	47,4
Camiones con acoplado	8.401	8.850	449	5,3
Camiones con dos acoplados	136	135	— 1	—0,7
Camiones tractor (solos)	4.179	5.183	1.004	24,0
Tractores para acoplado	8.642	11.811	3.169	36,7
C. OMNIBUS	14.297	14.202	— 95	—0,7
D. ESPECIALES	2.318	2.085	—233	—10,1
Total automotores	865.536	972.759	107.223	12,4
Acoplados y semiacoplados (solos)	38.269	41.718	3.449	9,0
Vehículos menores	289.142	356.758	67.616	23,4
Total patentamiento	1.192.947	1.371.235	178.288	14,9

FUENTE: Elaboración de AFA y propia, según datos de la Dirección Nacional de Estadística y Censos.

¿DONDE HAY MAS AUTOMOTORES?

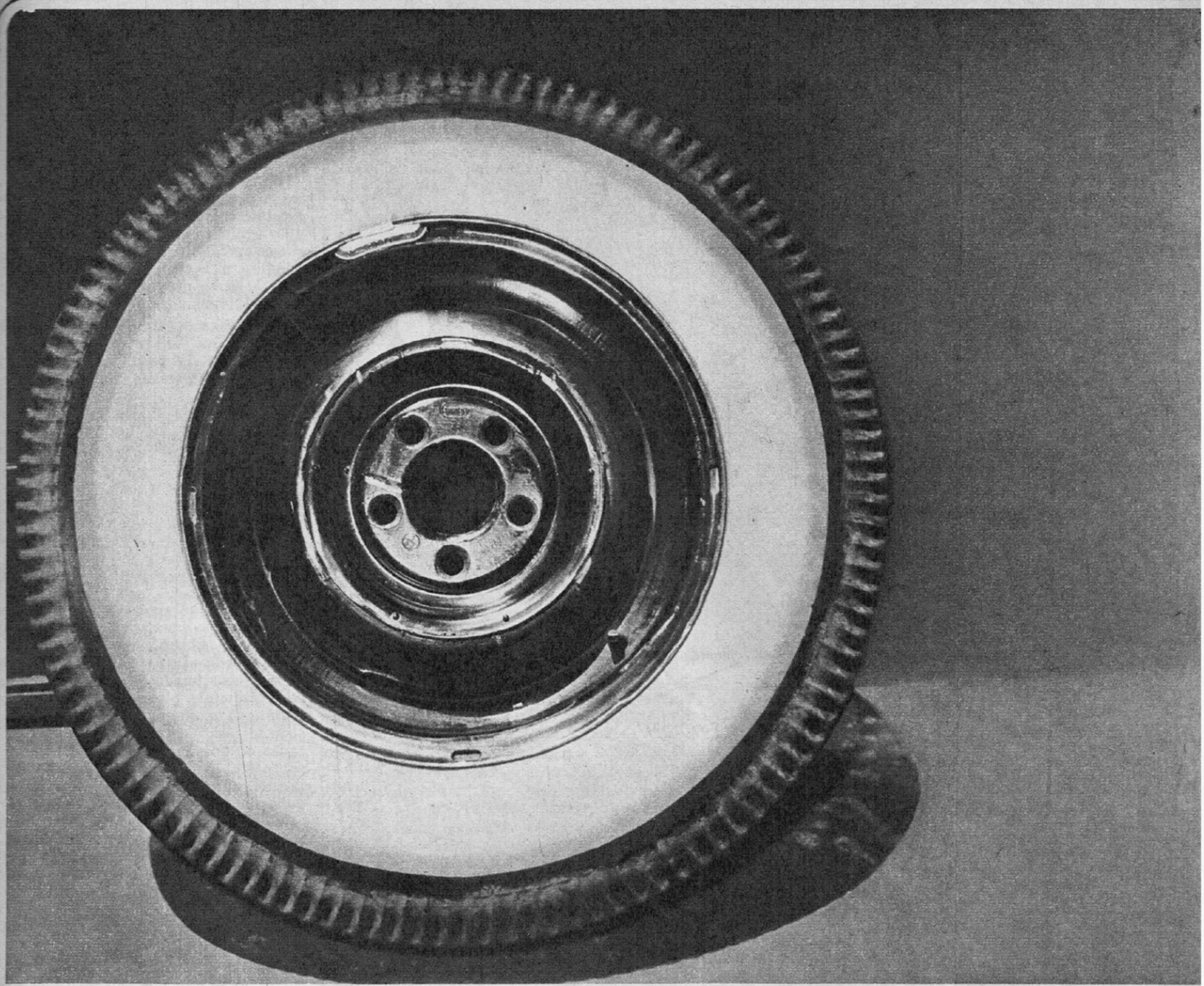
Si nosotros hiciéramos la simple pregunta: ¿Dónde hay más automóviles en la República Argentina?, probablemente nueve lectores sobre diez contestarían sin pensar: En la provincia de Buenos Aires. Uno solo se preguntaría: ¿Qué significa más automotores? ¿Es el valor absoluto o el valor relativo lo que interesa? En la India hay muchos más automotores que en el Uruguay, pero la población del primer país es muy superior a la del segundo. La densidad automotriz es mayor en el Uruguay que en la India. Si miramos desde el punto de vista relativo de la densidad, las cosas cambian. Ya no es la provincia de Buenos Aires la que ocupa el primer lugar, sino La Pampa. El segundo lugar corresponde a Santa Cruz, el tercero a Chubut y solo el cuarto a la Capital Federal. En el quinto figura Río Negro, en el sexto Santa Fe, en el séptimo Mendoza, en el octavo Córdoba y solamente en el noveno lugar viene la provincia de Buenos Aires, a pesar de tener la última mayor número de automotores.

El último lugar en la densidad de automotores le corresponde a Santiago del Estero con 6,6 automotores por mil habitantes, precedida por Formosa con 9,0 automotores por mil habitantes.

Debido a que en muchas estadísticas se menciona asimismo la densidad de automóviles, hemos calculado también el ranking correspondiente. Aquí el primer lugar lo ocupa la Capital Federal con 48,3 automóviles por mil habitantes, casi el doble del promedio nacional que es de 25,2. El segundo lugar lo ocupa La Pampa, el tercero Chubut, el cuarto Santa Fe y el quinto Córdoba. Los últimos puestos los ocupan Formosa con solamente 2,4 automóviles por mil habitantes, precedido por Santiago del Estero con 2,7 automóviles por mil habitantes.

Aunque en nuestro país es costumbre dar la cantidad de personas por automóvil, hemos preferido seguir el sistema, si se quiere más técnico, de dar la relación de automóviles por cada mil habitantes. Además, es mucho más humano cortar un automóvil para saber cuántos corresponden a mil personas que descuartizar a una persona para hacerla caber en un vehículo, aunque sea un automóvil de lujo. *

https://argentoteca.blogspot.com



EL BALANCEADO DE RUEDAS

POR GUILLERMO MARTIRE

o "Guarda come dondolo"

Muchos de nosotros hemos viajado en automóviles que tenían neumáticos defectuosos o en malas condiciones, por ejemplo, con manchones en las cubiertas.

Una serie de vibraciones, inducidas por los neumáticos, se transmitían a través de las suspensiones hasta la carrocería, originando, aparte de la molestia personal, una situación de trabajo desfavorable para cojinetes, soportes de suspensión, carrocería, dirección, etc.

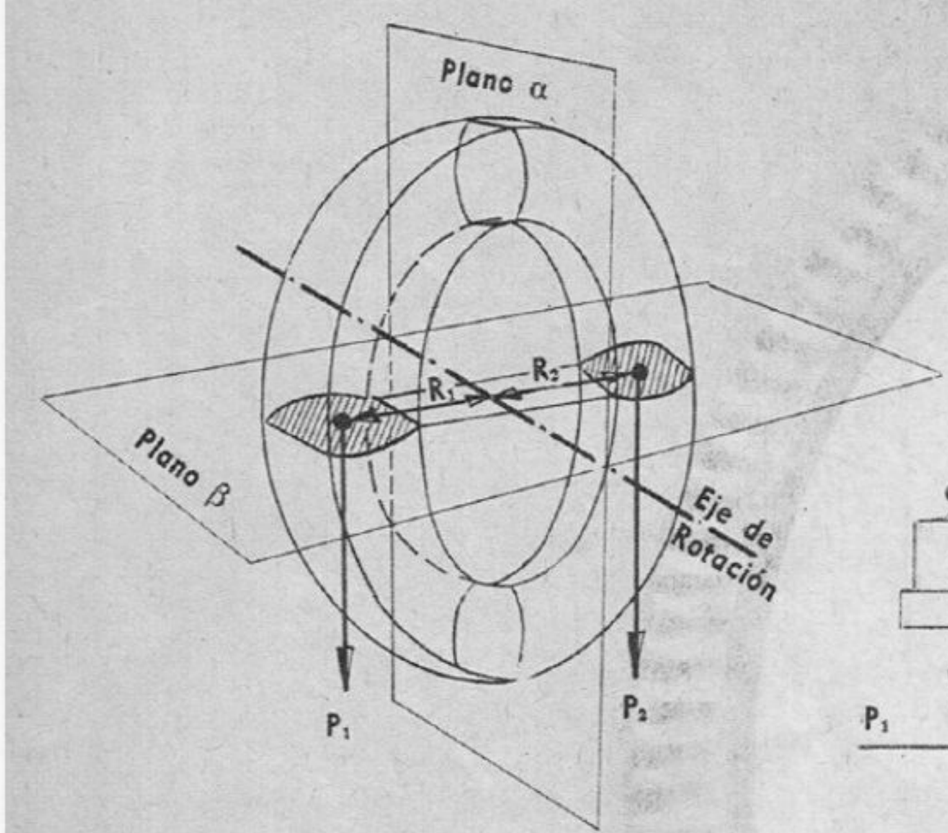
Las ruedas de los automóviles ofrecen distintas posibilidades para provocar esas molestas vibraciones: diferencias de espesores de cubiertas, peso de la válvula de la cámara, llantas que no son perfectamente circulares, falta de centración de la rueda, etc.

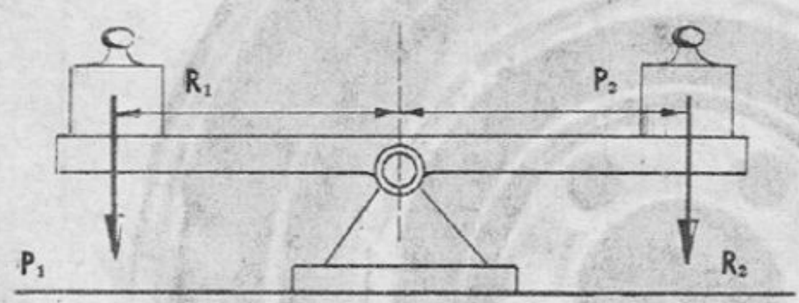
Esos factores originan un desequilibrio que se manifiesta con el girar de la rueda, vuelta tras vuelta, en forma de fuerza excitatriz que se aplica instantáneamente (golpe).

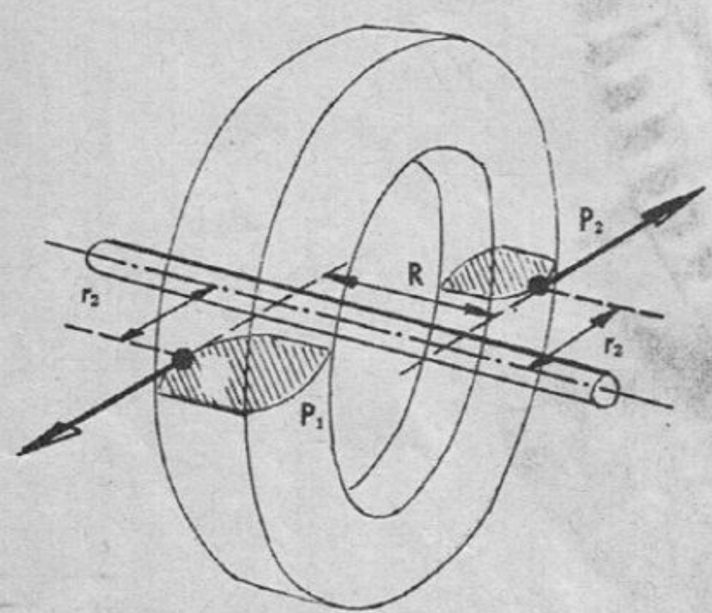
https://argentoteca.blogspot.com

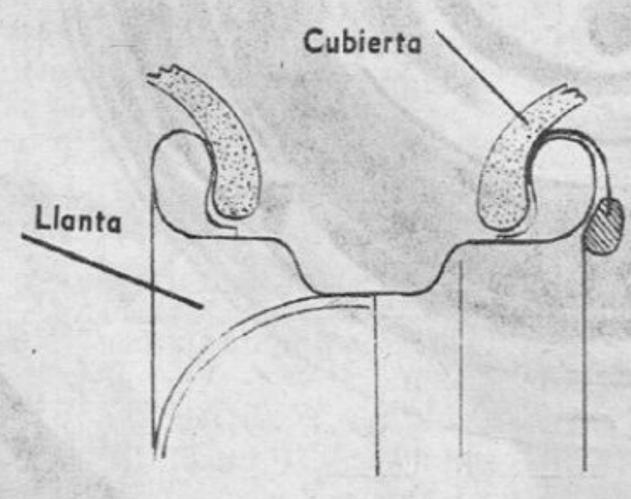
EL BALANCEADO DE LAS RUEDAS

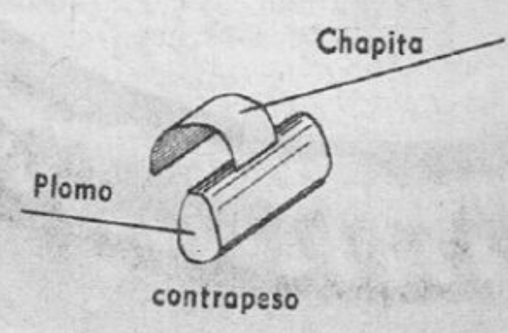
POR GUILLERMO MÁRTIRE

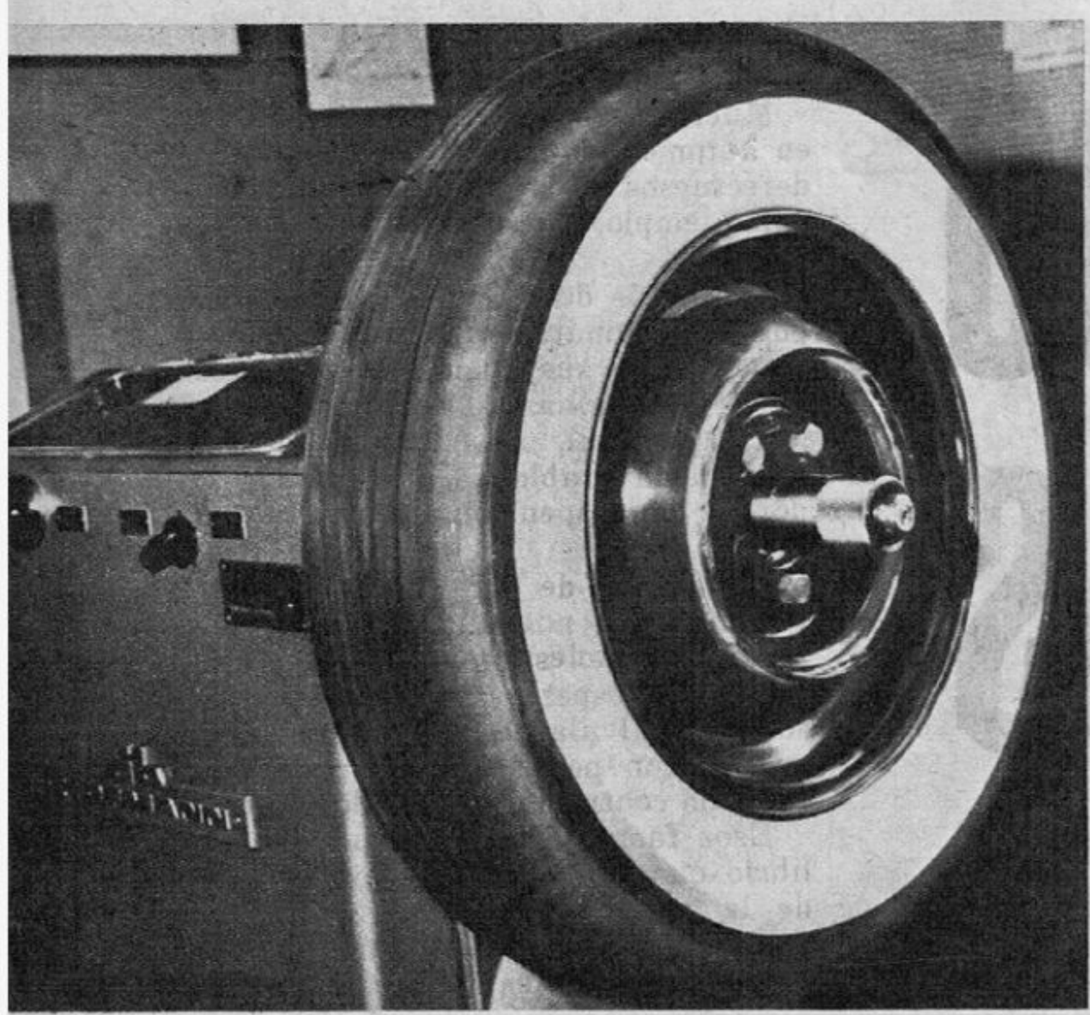












Izquierda: Rueda girando en una máquina balanceadora; mediante simples operaciones se puede determinar cuantitativamente el desequilibrio estático y dinámico y la situación correcta que deberán ocupar los contrapesos.
Centro: Colocando el contrapeso de plomo en el borde de la llanta, en el lugar que previamente se determinó con la máquina balanceadora.
Derecha: Vista del tablero de una máquina balanceadora de ruedas. El cuadrante del medio indica los gramos de desequilibrio, y los limbos graduados laterales la posición que deberán ocupar los contrapesos.

Una rueda de 60 centímetros de diámetro, desplazándose el vehículo a una velocidad de 100 kph, da aproximadamente 13 vueltas por segundo, con lo cual el golpe se manifestará otras tantas veces en la misma unidad de tiempo.

Para tener una idea aproximada de la magnitud de ese "golpe", tengamos en cuenta que un desequilibrio de 100 gramos en la periferia de una rueda de 12" (aproximadamente), girando a una velocidad correspondiente a 60 kph., provoca una solicitación de 10 kilogramos.

El desarrollo de la técnica automotriz se ha venido reflejando en la disminución de peso de los autos y paralelamente en un aumento de velocidad.

Estas dos circunstancias, combinadas, han acentuado la influencia nociva del desequilibrio rotacional de las ruedas sobre el resto del vehículo.

Para comprender mejor el desequilibrio de las ruedas, y la correspondiente solución a dicho problema, imaginemos una rueda de automóvil, con su neumático y su llanta, que pueda girar libremente alrededor de un eje. (Fig. Nº 1.)

Hagamos un corte a dicha rueda con un plano ideal vertical que pase por el eje (plano meridiano α).

La rueda queda dividida en dos partes exactamente iguales, una a cada lado del plano vertical. Transformando o, mejor dicho, reduciendo todo el peso de cada una de esas mitades a una carga puntual, situada sobre el plano meridiano perpendicular al anterior (plano β) nos quedará un sistema equivalente.

Este sistema equivalente es fácilmente asimilable al tradicional "sube y baja", en el cual teníamos una viga que podía pivotar alrededor de un eje, y dos pesos aplicados en los extremos de la viga (pesos de las personas que ocupaban el subeibaja). (Figura Nº 2.)

Si el producto del peso P_1 por su brazo de palanca R_1 (momento de la

https://argentoteca.blogspot.com

fuerza P_1 respecto del eje de giro) es igual al producto de P_2 por su brazo de palanca R_2, el sistema estará en equilibrio y no girará alrededor del eje.

Variando alguno de esos valores: pesos o brazos de palanca, de manera tal que la igualdad de momentos respecto del eje no se verifique, el sistema girará hacia el lado donde el momento (fuerza por brazo de palanca) sea mayor.

Volviendo al caso de la rueda, si esta igualdad de momentos se verifica para cualquier sección meridiana, tendremos un caso de equilibrio indiferente, la rueda estará *estáticamente* balanceada.

En cambio, si existiera alguna "mitad más pesada" que la restante, aquélla tendería a girar hacia abajo.

La solución del problema estático, en consecuencia, reside en contrapesar la porción opuesta a la que tiende a bajar, mediante la adición de pesos que, obviamente, por razones prácticas, se dispondrán en el borde de la llanta.

El problema quedaría terminado si la rueda en cuestión fuera extremadamente delgada (disco sin espesor apreciable), vale decir admitiendo que todas las fuerzas se pudieran reducir, llevándolas a actuar sobre el plano paralelo principal (plano perpendicular al eje de giro).

Pero como el espesor de la rueda no es despreciable, sino que por el contrario existe una tercera dimensión en sentido del eje de giro de la rueda, pueden aparecer, con la rotación, fuerzas originadas por pesos idealmente concentrados y ubicadas como se puede ver en la figura Nº 3.

Estas fuerzas P_1 y P_2 (centrífugas, es decir, función de la velocidad angular ω y de sus distancias al eje r_1 y r_2) pueden dar productos $P_1 . r_1$ y $P_2 . r_2$ de igual valor, pero actúan en planos paralelos separados entre sí por una distancia "R".

Esa rueda está estáticamente balanceada, por lo antedicho, es decir, cuando al rotar con cualquier velocidad angular las fuerzas centrífugas son iguales y opuestas.

Pero en esta disposición, al estar sus planos de acción separados (distancia "R"), las fuerzas P_1 y P_2 actúan sobre el eje tratándolo de torcer o hacer vibrar en planos oblicuos, gracias al par que originan ($P_1.R$ o, lo que es igual, $P_2.R$).

En este caso se habla de un desbalance dinámico (si es válida la expresión), y su efecto será tanto mayor cuanto más ancha sea la rueda (distancia R).

El balanceo dinámico (anulación del efecto de vibración oblicua) se conseguirá cuando, con el agregado de pesos convenientes y convenientemente dispuestos, logremos anular la acción del par $P_1.R$ (o, lo que es igual, $P_2.R$). Estos pesos deberán mantener el equilibrio estático paralelamente.

En resumen, los contrapesos que agreguemos P_3 y P_4 y sus correspondientes distancias al eje de giro, r_3 y r_4, deben cumplir la condición: $P_3.r_3 = P_4.r_4$ por un lado, y por otro deben situarse en planos paralelos separados R_1, de tal manera que el par que originan (P_3 ó $P_4.R_1$) anule el par que causaban P_1 y P_2.

De lo expuesto deducimos que el balance estático y el dinámico son independientes entre sí, es decir, una rueda puede estar estáticamente balanceada y no estarlo dinámicamente y viceversa.

En la práctica, como no se pueden colocar los contrapesos para el balanceo en los lugares adecuados para que se verifiquen las igualdades mencionadas (por la inaccesibilidad), se colocan en los bordes de las llantas.

Los sistemas de balanceado de ruedas de automóviles actualmente en uso pueden dividirse en dos grupos: 1) sistemas que balancean las ruedas montadas en el vehículo (es decir sin sacarlas), y 2) sistemas para balancear ruedas desmontadas del vehículo.

Con la utilización de máquinas del primer tipo, es decir, las que balancean las ruedas sin necesidad de sacarlas del vehículo, podremos efectuar el balanceo de todo el complejo rotante ligado a la rueda. Por ejemplo, si se trata de una rueda trasera, como ésta se halla abulonada a la campana de freno, y a su vez ésta es solidaria con el palier, etc., al aplicar la balanceadora en la rueda, quedará todo el conjunto balanceado.

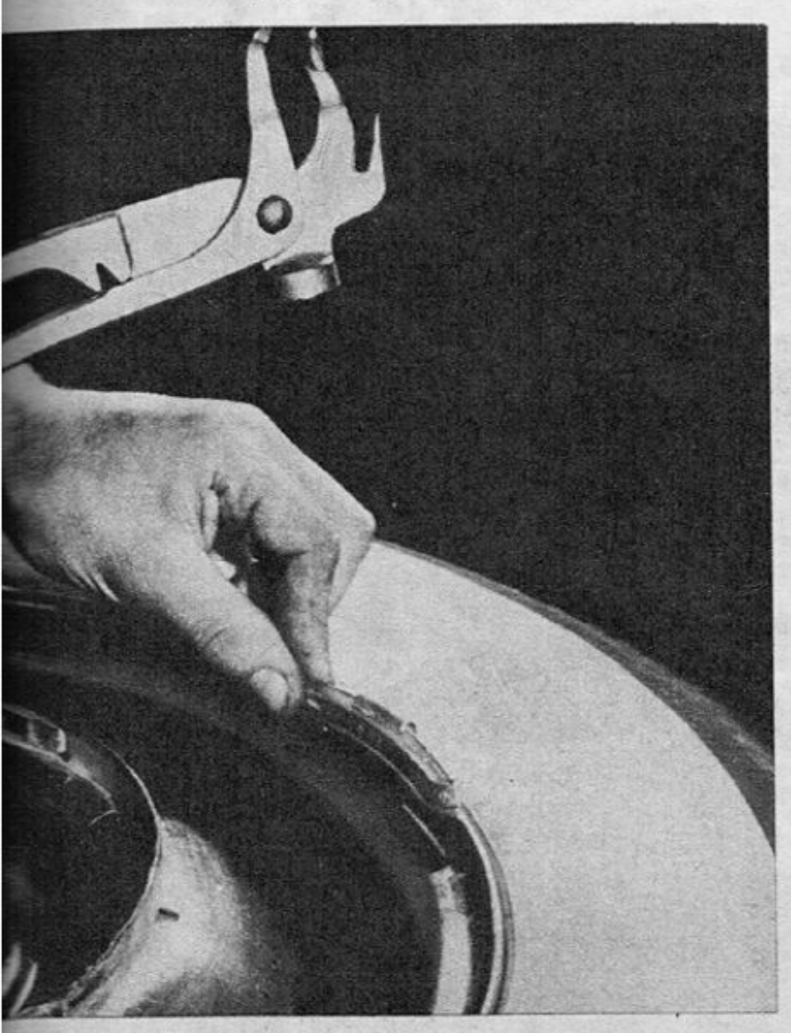
En cambio, utilizando una máquina para balancear ruedas solas (quitadas del vehículo), si bien únicamente se puede detectar y solucionar el desequilibrio de la rueda, dispondremos de la ventaja de la intercambiabilidad de las ruedas balanceadas.

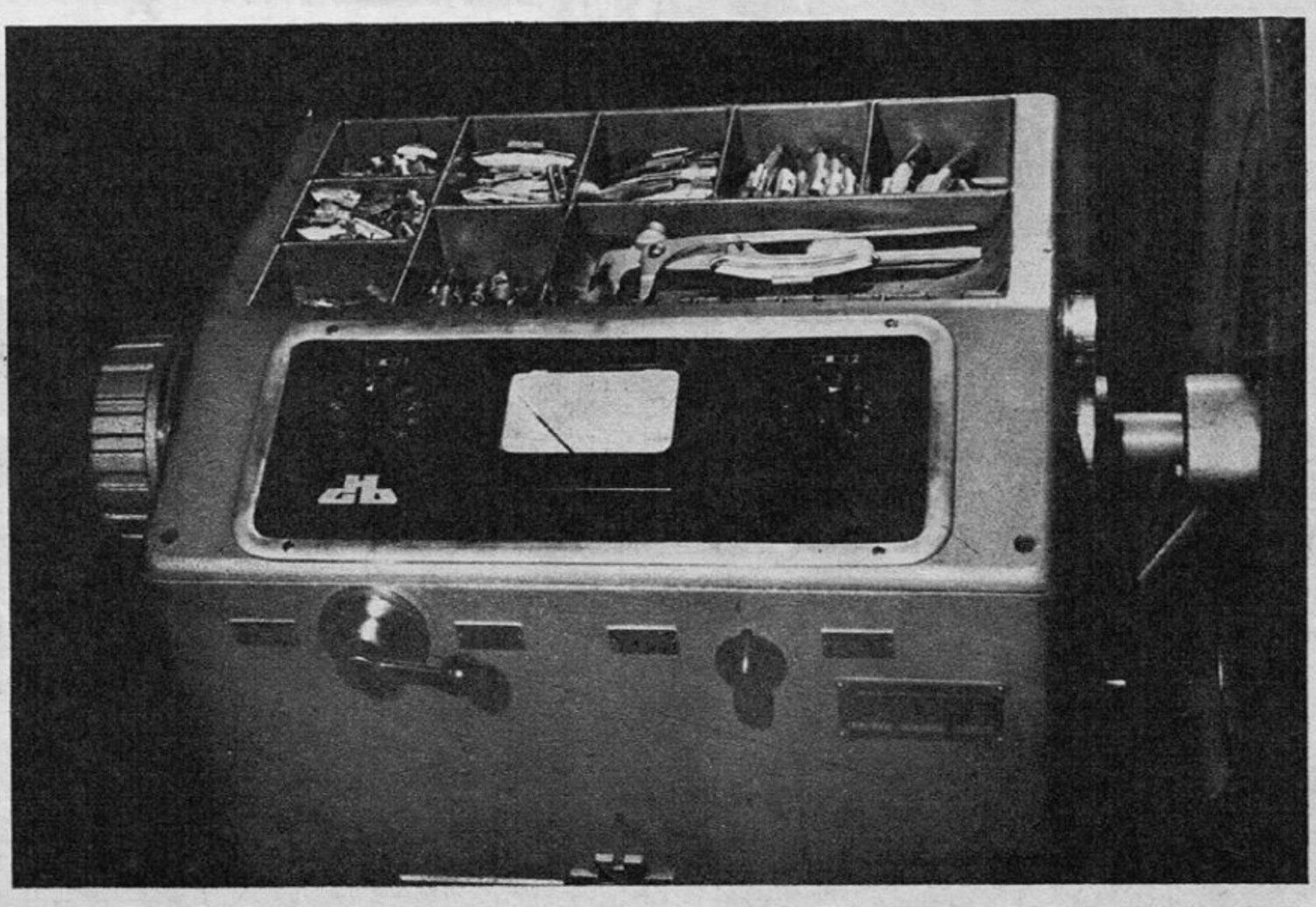
Evidentemente, el segundo sistema es más práctico y por esa razón es el más usado en la actualidad.

No obstante salir de fábrica con las ruedas balanceadas, no debe pensarse que esta operación no deberá efectuarse más, por el contrario, apenas terminado el período de rodaje (ablande) se deberá proceder al balanceo de las ruedas. Durante el ablande se producen desgastes compensatorios de bujes, cojinetes, y desgastes de neumáticos que producen un desequilibrio rotacional, en consecuencia habrá que recurrir al balanceo.

Por otra parte, el uso normal del automóvil presupone riesgos de golpes en las ruedas (cordonazos), que al dañar los neumáticos y/o las llantas modifican la distribución de las masas rotantes respecto de su primitiva posición de equilibrio, por lo tanto habrá que balancear nuevamente las ruedas.

De todas maneras, es buena costumbre acudir al taller especializado (en circunstancias normales) cada 5.000 u 8.000 kilómetros para efectuar la operación de balanceo, a la larga se ganará plata en gomas, amortiguadores, suspensiones, confort de marcha y por sobre todas las cosas: seguridad. *





https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

DE LIMA A PANAMA

Por su color, por su grandeza, por su variedad, este viaje de Lima a América Central es una de las empresas turísticas más apasionantes del mundo

Me gusta imaginar que mis lectores de la primera nota han realizado ya tan inolvidable experiencia y se encuentran en Lima con todas las baterías del ánimo turístico apuntando a Panamá, país al que llegaremos a través de Perú, Ecuador y Colombia, en este segundo viaje americano.

Sea. Después de haber visitado la ciudad de El Callao —se llega por autopista— salimos de Lima alrededor de las seis, hacia el Norte, por carretera pavimentada que nos conduce hasta la frontera con Ecuador, en excelente estado.

I. De LIMA a CASMA-TRUJILLO-CHICLAYO y PIURA

La primera etapa cierra en Casma. Un viaje directo hasta la ciudad de Trujillo sería un trago inicial demasiado fuerte. La cinta de pavimento va bordeando el espectáculo del Pacífico con todas sus gamas de azul. Con frecuencia, durante este trayecto a Casma (360 kms.) uno puede desviar hacia las playas. Conviene almorzar en Huacho

Huacho: langostas frescas sabrosísimas, hoteles, estaciones de servicio, bosque, palmeras, hermosas barrancas y pueblitos costeros muy pintorescos a una distancia de 8 a 10 kms, donde uno puede autoofrecerse un banquete con mariscos abundantes.

Sobre las tres, se emprende el recorrido de los 228 kms. que desembocan en Casma, donde hay hoteles de turismo para pernoctar. Y también estaciones de servicio, aunque menos importantes que las de Trujillo.

El trayecto a Trujillo (188 kms.) es también ruta pavimentada que da al mar. La ciudad modernizada cuenta con buenos hoteles y servicios mecánicos para efectuar cualquier reparación mecánica de fondo. Se pasa un grato momento en el pequeño puerto pesquero de la bahía.

En cuatro horas de marcha estamos en Chiclayo (210 kms.), otro puerto pesquero con playas y mariscos. Después de haber observado ingenios, cuencas fértiles y un paisaje multicolor durante la marcha, en Chiclayo se alzan al cielo las instalaciones de la industria petrolera. Hacer noche en Chiclayo.

Una zona desértica con torres y torres de petróleo, de 271 kms., siempre pavimentados, atravesamos al día siguiente para llegar a Piura, ciudad comercial sin gran interés turístico, pero con talleres mecánicos. Después de almorzar, conviene revisar minuciosamente el coche porque nos espera una jornada difícil. Hay que decidir en Piura si seguimos a Quito vía Guayaquil, o si vamos directamente.

II. A QUITO, vía GUAYAQUIL

Bien temprano salimos de Piura, vía Suliana, pasamos por Talara, y avanzado el mediodía entramos en Tumbes. Son 300 kms. de camino parcialmente pavimentado y con tramos de buen ripio. Las lluvias no alteran el cuadro. En Tumbes, hay servicios de ferryboat para llegar por mar a Guayaquil, en Ecuador. Si no llegamos a tiempo para embarcar, hay hoteles donde pernoctar. Otra variante, que recomendamos, es embarcar en Puerto Bolívar para Guayaquil.

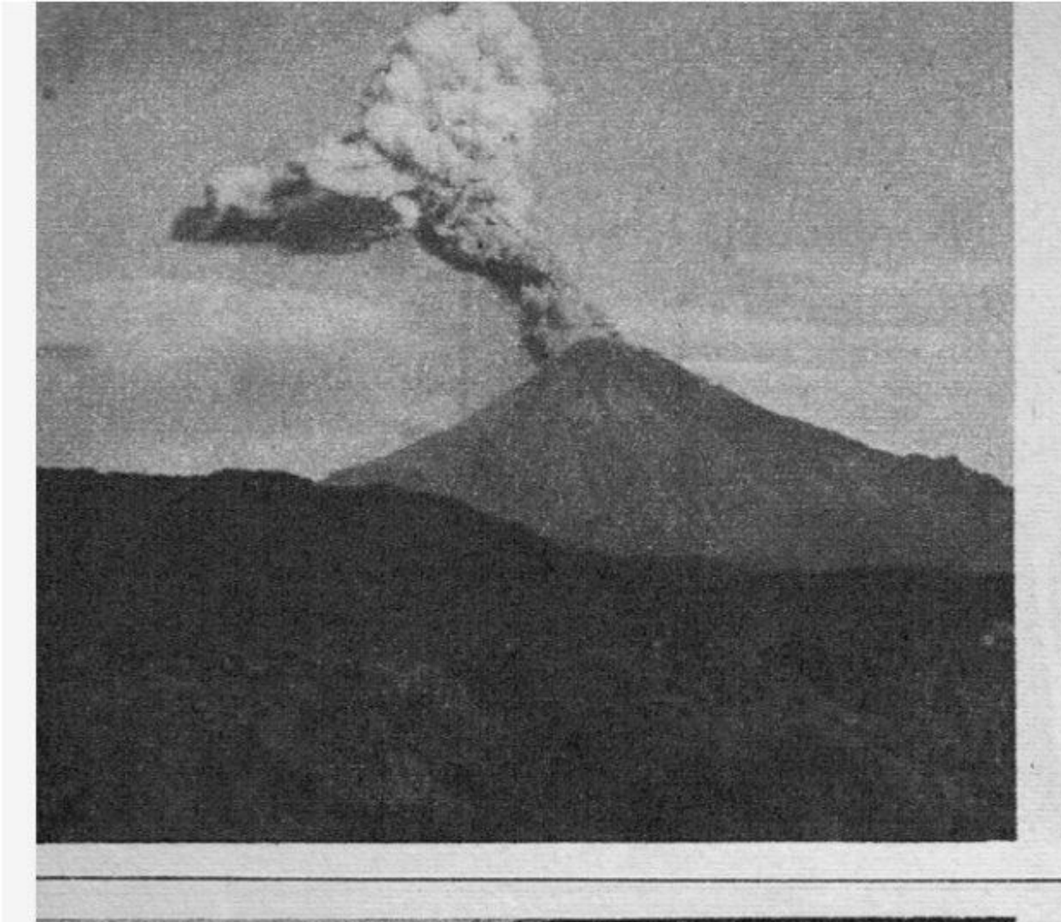
Guayaquil concentra el comercio ecuatoriano y es una ciudad moderna de notable belleza. Brinda la posibilidad de excursiones por Estero Salado, en bote, y abundante pesca de agua dulce y salada. Sus hoteles son de primera. Visitar la Casa de la Cultura Ecuatoriana.

En los clubes náuticos uno puede conseguir a precios muy bajos las exquisitas ostras de manglar, comprándolas directamente a los barcos pesqueros que regresan del mar a eso de las 16. El Yachting Club, de gran lujo, acoge a los viajeros con tradicional cordialidad, y dispone de terrazas flotantes. La vida nocturna guayaquileña es muy intensa, completa y variada. Los repuestos son más baratos que en el resto del país y los servicios mecánicos mejores que los de Quito.

Por el camino del Norte podemos continuar hacia Quito pasando por la Tacunga; ripio en buen estado y pavimento parcial. Se suceden interminables plantaciones de plátanos y de cacao. Almorzar en una de las numerosas "tiendas" del camino, techadas con palma. Sirven deliciosos "split" de plátano o refrescos de cacao crudo. Es interesante alternativa de este viaje desviar hacia Manta después de cruzar la cuenca indicada.

Arriba: Silencio, paz y color de nuestra ruta cordillerana. Abajo: Un hotel limeño de primera para alegría y placer del viajero. Otras ciudades, otros países repetirán su espléndido confort.

https://argentoteca.blogspot.com



Dominando la selva oriental del Ecuador, arde el volcán Sangay, el más activo del mundo.
Abajo: Pero más famosos que el volcán son los sombreros jipijapa.

DE LIMA A PANAMA

En el tramo Manta-Jipijápa se ven los árboles de tagua con sus duras nueces llamadas marfil vegetal que sirven para labrar objetos artísticos. En Manta, y especialmente Jipijapa, se confeccionan los famosos sombreros "panamá".

Dormir en Manta o Porto Viejo y salir a la mañana siguiente rumbo a la Tacunga por camino en permanente ascenso de cornisa enripiada. Clima fresco y saludable, aunque ventoso. Es el Alto Ecuador con predominio de población indígena. El viaje Manta - Porto Viejo a la Tacunga lleva un día. Llevar provisiones. La Tacunga es una pequeña ciudad colonial con discretos hoteles para pernoctar. Desde allí, en tres horas de marcha por pavimento estamos en la ciudad de Quito

III. A QUITO vía LOJA-CUENCA

Es camino aconsejable para autos de doble tracción, porque las lluvias lo tornan intransitable para los otros coches. Se impone averiguar bien, antes de partir de Piura, el estado general del camino.

Salir temprano de Piura para cubrir por ruta de montaña los 164 kms. hasta Macará, reducida población fronteriza donde se puede almorzar si no llevamos alimentos a bordo desde Piura.

En el límite entre Perú y Ecuador, hay que cruzar un riacho que depende para el vado de las súbitas crecientes de origen pluvial. Cuando yo pasé, tuve la precaución de avanzar a pie por el riacho fijando un trazado previo sin pozos o piedras sumergidas. Luego avancé prudentemente con el jeep. Normalmente este riacho tiene un metro de profundidad, lo que indica claramente que este camino a Quito es para aquellos que andan en busca de aventuras y tienen el coche debidamente preparado para afrontar el vado.

Ya estamos pues en territorio ecuatoriano. Lo primero: buscar la Aduana para sellar pasaportes, de modo que cuando la policía más adelante controle nuestra llegada al país, no se vea en la obligación de enviarnos de regreso a este punto.

Por camino de cornisa seguimos rumbo a Loja, por tramos a menudo difíciles e intransitables si llueve. Plantaciones de bananas. Cafetales. Clima subtropical. Entramos en Loja (48.000 habitantes a 2.000 metros sobre el nivel del mar) al anochecer completando 200 kms. desde Macará. Con hoteles de segunda categoría, servicios mecánicos, un interesante museo local, mercado con diversos objetos de producción indígena, platos típicos —tortilla de maíz, chiles rellenos con carne—, Loja es una pequeña ciudad colonial.

Cuenca —57.000 habitantes a 2.300 metros sobre el nivel del mar— dista 223 kms., trayecto que demanda salir temprano para llegar antes de la noche. Camino de montaña, parcialmente enripiado y empedrado, pero transitable. En continua trepada se pasa del clima subtropical al del altiplano. Gustar los platos regionales en la pequeña ciudad de Saraguro, cuyos habitantes son grandes tejedores de ponchos de lana y dominan la artesanía de plata. Cuenca es centro de industria textil y de cuero y caucho. Con hotel moderno. La construcción de la Catedral lleva más de 60 años; será una de las más monumentales de América cuando quede terminada dentro de dos décadas aproximadamente. Al día siguiente vamos a Río Bamba, que dista 265 kms. El camino de montaña presenta pronunciadas pendientes. Cafetales. Paisajes. Almorzar en Alausi o pegarle derecho hasta Río Bamba: buenos hoteles y restaurantes. Con 50.000 habitantes y a 3.000 metros sobre el nivel del mar, es famosa por su industria de tagua (marfil vegetal). Al día siguiente marchamos vía Ambato, La Tacunga, para llegar a Quito que dista 186 kms. En el curso de este viaje orillamos el cerro Cotopaxi, que se eleva a 5.943 m. Amantes de la aventura: desviar en Ambato y bajar hasta Mera sobre el río Pastasa. Es el Balcón de Oriente. Panorama de selvas tropicales al pie de las grandes montañas. Aquí comienzan las cuencas amazónicas pobladas por los jíbaros. Más allá álzase el Latina Sangay, el volcán más activo del continente. En La Tacunga hay buenos hoteles y talleres mecánicos Cuando entramos en Quito —a 2.800 metros sobre el nivel del mar; 400.000 habitantes— nos

https://argentoteca.blogspot.com

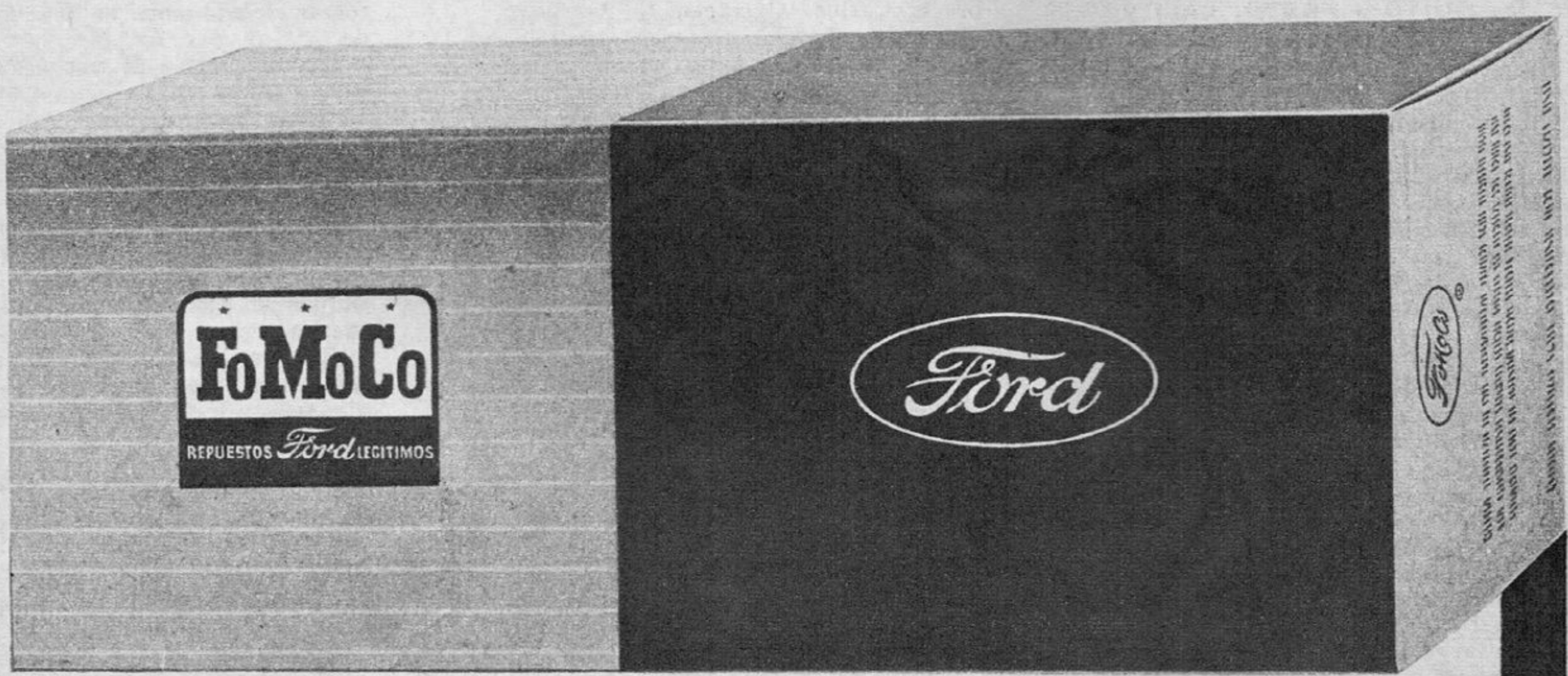
La imitación nunca es perfecta!

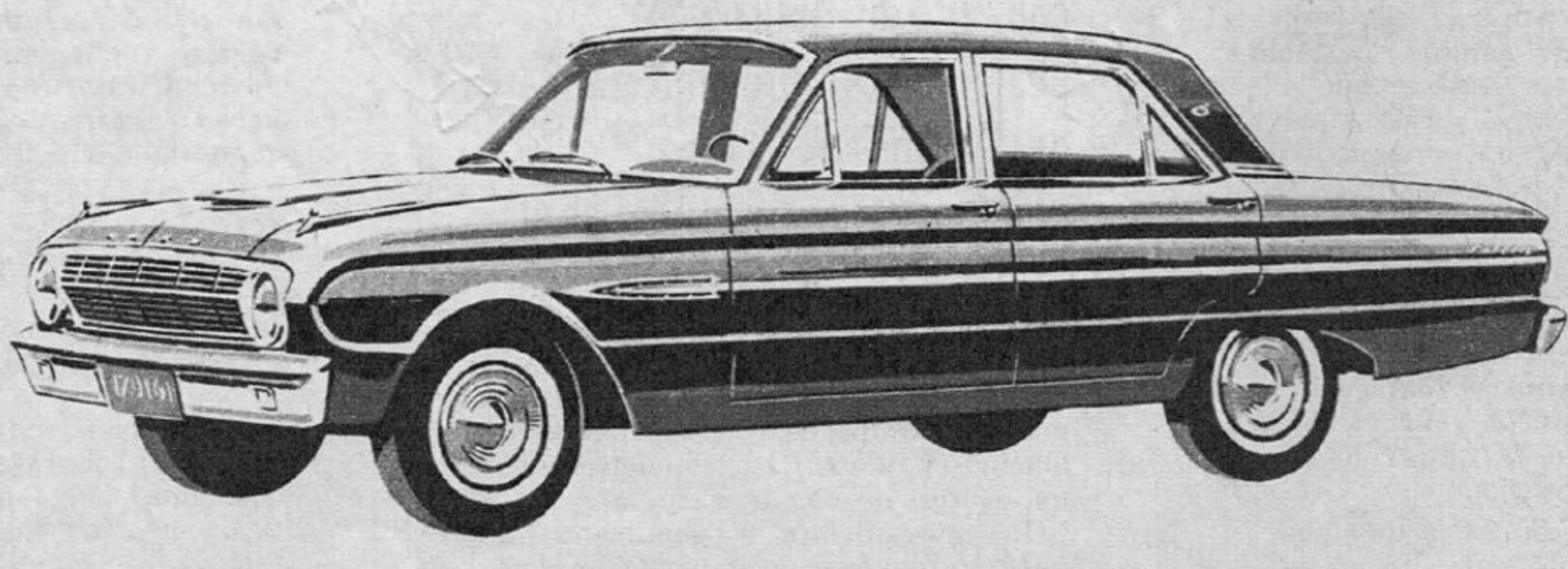
su Ford requiere

REPUESTOS LEGITIMOS FoMoCo

Cuando le ofrezcan algo parecido... ¡rechácelo! El funcionamiento de su Ford continuará siendo perfecto... ¡siempre que sus reparaciones sean hechas con repuestos legítimos FoMoCo, los únicos capaces de reemplazar con total precisión a la pieza original! Están fabricados bajo especificaciones mundiales de Ford. Se venden únicamente en su conocido envase rojo y gris, y en su nuevo envase azul y gris! Recuerde que las imitaciones siempre acarrean desagradables problemas. ¡Exija repuestos legítimos FoMoCo!

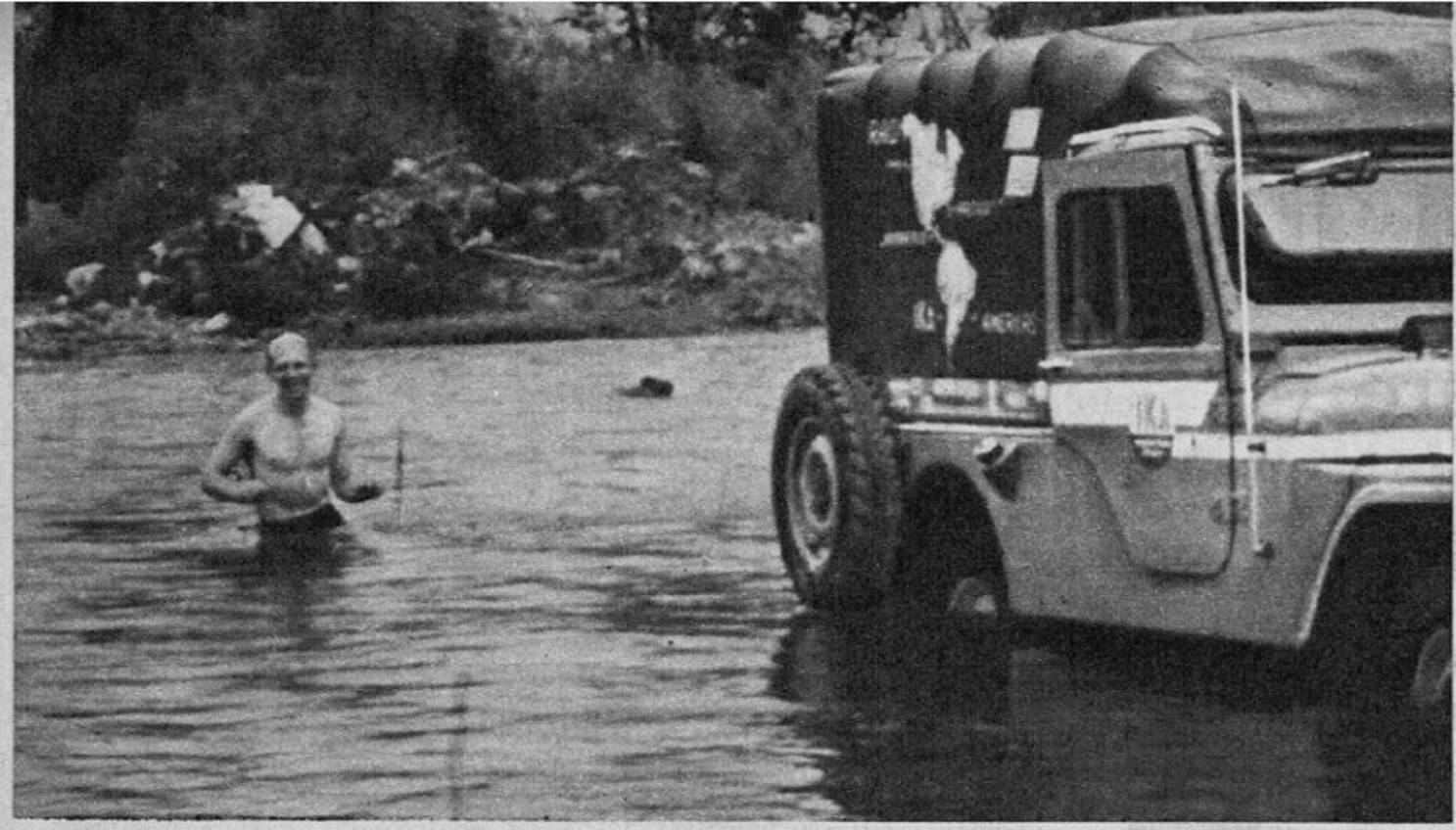
Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA





MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

https://argentoteca.blogspot.com



Antonio Halik, el autor de esta nota, vadeando el cruce entre Perú y Ecuador, por la zona que prefieren los amantes de aventuras. Con este vehículo IKA, Halik y su esposa llegaron a Alaska.

asalta la impresión de hallarnos en la más hermosa de las ciudades de América de origen colonial. Y realmente es cierto.

Durante tres días nos dedicaremos a su mundo humano, a sus altares, a sus corridas de toros y a su arte.

IV. De QUITO a PASTO, CALI y BUENAVENTURA (embarque)

Necesitamos un día para llegar de Quito a Tulcán, en la frontera. Son 257 kms., pasando por Cayambe, con el famoso monumento de Paradero 000 grados que marca la línea ecuatorial del orbe. Otabalo (almorzar), con su mercado de los viernes que resultará uno de los recuerdos más abre la frontera internacional. Crupintorescos. Los hoteles de Tulcán son discretos. A las 8 de la mañana se zar. Comprar la "carta de turista", que es válida por 90 días para transitar libremente por Colombia. Seguir de Ipiales a Pasto (124.260 habitantes a 2.594 m.): unos 136 kms., por zona montañosa y cuencas con cafetales. En Pasto, donde almorzamos, empieza la zona de seguridad colombiana, caracterizada por los convoyes militares que dan protección oficial. De Pasto a Popayán la jornada es larga, 281 kms.; conviene estar provisto de combustible y alimentos. Dormir en los discretos hoteles de Popayán, donde comienza la cuenca de Cauca, célebre por sus valles y cañaverales. El camino de ripio hasta Cali, 178 kms., está siendo pavimentado. En cuatro horas estamos en Cali —4.693.120 habitantes a 1.000 m.—, una de las ciudades modernas colombianas que acusa mayor desarrollo, con economía basada en la industria textil y cauchera y en los ingenios azucareros. Los cerros esconden gran riqueza carbonífera. Los hoteles son de primera categoría y los talleres mecánicos, buenos. Después de una noche de Cali, continuamos viaje hasta Buenaventura.

Allí hay que pedir fecha de embarque con el vehículo para llegar a la ciudad de Colón, en la República de Panamá. Aunque frecuentes, estos servicios de navegación no son regulares. La espera puede ser de uno a diez días, lapso que uno puede emplear gratamente en visitar la cuenca de Cauca que ya hemos descripto.

El transporte por mar lleva un par de días, incluido el cruce del canal panameño.

V. Otros caminos a PANAMA y algunas observaciones útiles

Siempre partiendo de Cali, llegar a uno de los puertos colombianos sobre el Caribe: Cartagena o Barranquilla. El primero cuenta con 185.160 habitantes; el segundo, uno de los principales centros aéreos, marítimos y fluviales, con 474.000. La travesía hasta Colón, Panamá, dura un día y medio.

Este segundo itinerario presenta la oportunidad de visitar Bogotá, capital de la República —1.329.230 habitantes a 2.600 m— y Medellín, poderoso centro industrial, con 614.000 habitantes a 1.487 m, en cuyos alrededores se encuentran las colecciones de orquídeas de mayor renombre en el mundo.

Hay que descartar la posibilidad de ir por vía terrestre a Panamá, a través del "tapón" de Darien, por donde pasará algún día la carretera panamericana.

Nuestro equipo técnico
ha realizado su 27º.
ROAD TEST
con el Fiat 1500
léalo en el próximo número
de Pàrabrisas
que aparece el 16 de abril

Tanto en América del Sur como en América Central, a pesar de la existencia de hotelitos y casas de pensión en los pequeños pueblos, en las zonas más apartadas de los centros de población importantes, conviene tener un equipo propio de acampar.

Recomiendo muy especialmente llevar una carpa con el piso y mosquitero que se cierre alrededor con cierre relámpago. Es un seguro contra reptiles e insectos.

Con bastante frecuencia se repite la triste historia de los llamados hotelitos que no pasan de feos hoteluchos. Un equipo de acampar es lo ideal en estos casos, para quedar a salvo de la falta de higiene que impera en los hoteluchos de marras.

Mi experiencia permite extraer conclusiones de valor práctico para una gran cantidad de personas que desean hacer viajes de gran turismo, con la familia o sin ella. A ellas les ruego tomar debida nota de lo que voy a decir.

En un buen equipo de acampar no puede faltar el colchón inflable. Sirve para dos situaciones fundamentales: para dormir bien y para transportar, en caso de crecida en los ríos, elementos indispensables que no deben mojarse.

Además del colchón indicado, hay que llevar mantas o bolsas de dormir, porque en zonas de montañas sobrevienen noches de frío en pleno verano.

Resultan de gran utilidad las cocinitas portátiles plegadizas que funcionan con nafta. Querosén no siempre se puede conseguir. Una pava, una cacerola, sartén, platos de aluminio llamados cantina, etc. La mejor cantimplora que se puede adquirir y un termo grande, de boca ancha, que sirve para hielo y bebidas.

Cuando se habla de un equipo de acampar, lo primero que viene a la mente de los viajeros es "dónde acampar". Sobre este tema, mi opinión, sometida a rigurosa experiencia, es ésta: acampar siempre en las proximidades de alguna población. Disponemos, así, de mayor margen de seguridad ante cualquier imprevisto, porque estamos al alcance de cualquier solidaridad eventual.

En mis viajes por distintos continentes, practiqué estos consejos con el agregado de darme una vuelta por el pueblo cercano, hacerme ver, y dejar que la gente se enterara de mis planes de acampar con mi familia a la orilla de tal o cual camino.

Botiquín: vendas, curitas (buena cantidad), desinfectantes para heridas, agua oxigenada, pastas antibióticas para heridas pequeñas, antidiarreicos, repelentes de mosquitos.

Desde luego, éste es un botiquín elemental, pero muy útil. Conozco a muchos viajeros de alma que se decidieron a recibir lecciones de primeros auxilios antes de partir, y viajan provistos de otros elementos más, para ayudarse o ayudar a otros en

https://argentoteca.blogspot.com

Cartagena: de su pasado histórico conserva importantes recuerdos arquitectónicos. Tal vez por sus calles vaguen todavía fantasmas de corsarios y patriotas. Abajo: Recolección del coco de palma en la zona de Guayaquil.

el camino. Yo apruebo esta forma de encarar los problemas. Pero cada cual debe decidir por sí mismo.

Hay un amigo de la familia en toda familia. A veces es de raza, a veces no es de raza. Pero vive con uno y todos lo quieren, chicos y grandes. Se trata del perro, y a los perros, les guste o no les guste, se los lleva de viaje.

Un perro bien adiestrado es un factor de seguridad en los caminos. Pero para los viajes de esta serie de notas de Parabrisas, en las rutas de América, un perro viajero es un gran inconveniente, una fuente de pesadas dificultades que quiero detallar.

Generalmente, su transporte crea problemas siempre en todo cruce de fronteras internacionales. Desde luego, en diversas oportunidades, las autoridades aduaneras cierran los ojos a tiempo y el perro sigue con nosotros por tierras extranjeras.

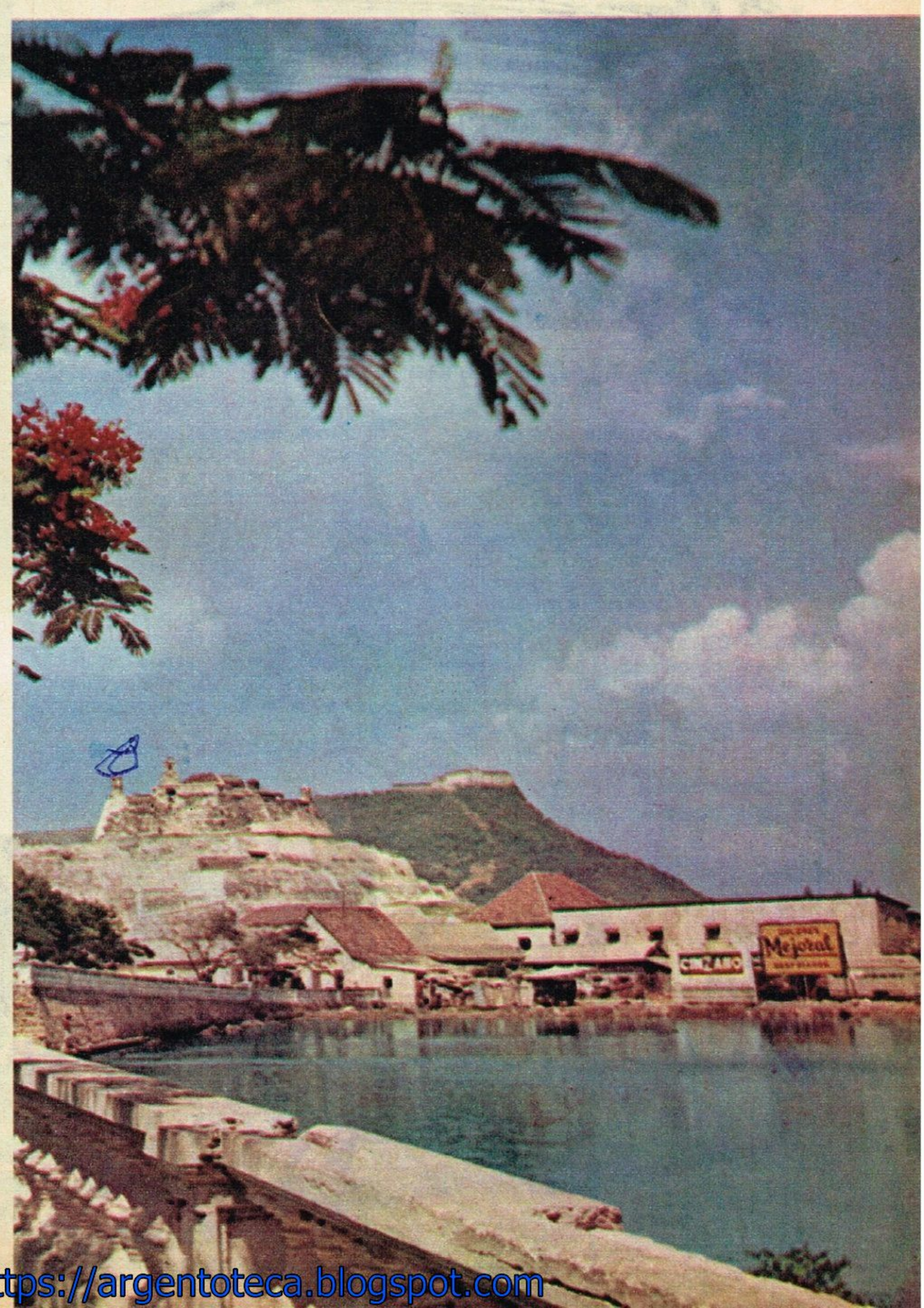
Pero naciones como Panamá, por ejemplo, se rigen por códigos legales que imponen la internación obligatoria del can. Este procedimiento, de poner al can en cuarentena, resulta costoso al amo del can. La historia del examen con internación inevitable se repite en Costa Rica, Guatemala y Méjico.

Los certificados de vacuna antirrábica y de sanidad del perro no tienen valor internacional. Deben, por lo tanto, ser revalidados en cada país.

En tierras extranjeras, la responsabilidad del hombre aumenta. Podría constituir un grave episodio que el can mordiera a otro y quedara en descubierto, por ese motivo, su entrada ilegal en el país que visitamos.

Parabrisas agradece a:
Sr. Eduardo Dibos, presidente del Automóvil Touring Club de Perú,
Sr. Augusto Coz Sarria, Director de Caminos del Perú,
Dr. Jorge Ortiz, primer secretario de la embajada de Ecuador,
Sr. Alfonso Quijano Conde, cónsul general de la embajada de Colombia, la colaboración prestada en la preparación de esta nota. *

Texto y fotos: ANTONIO HALIK *en colaboración con el equipo de turismo de* Parabrisas.



https://argentoteca.blogspot.com

EJEMPLOS...

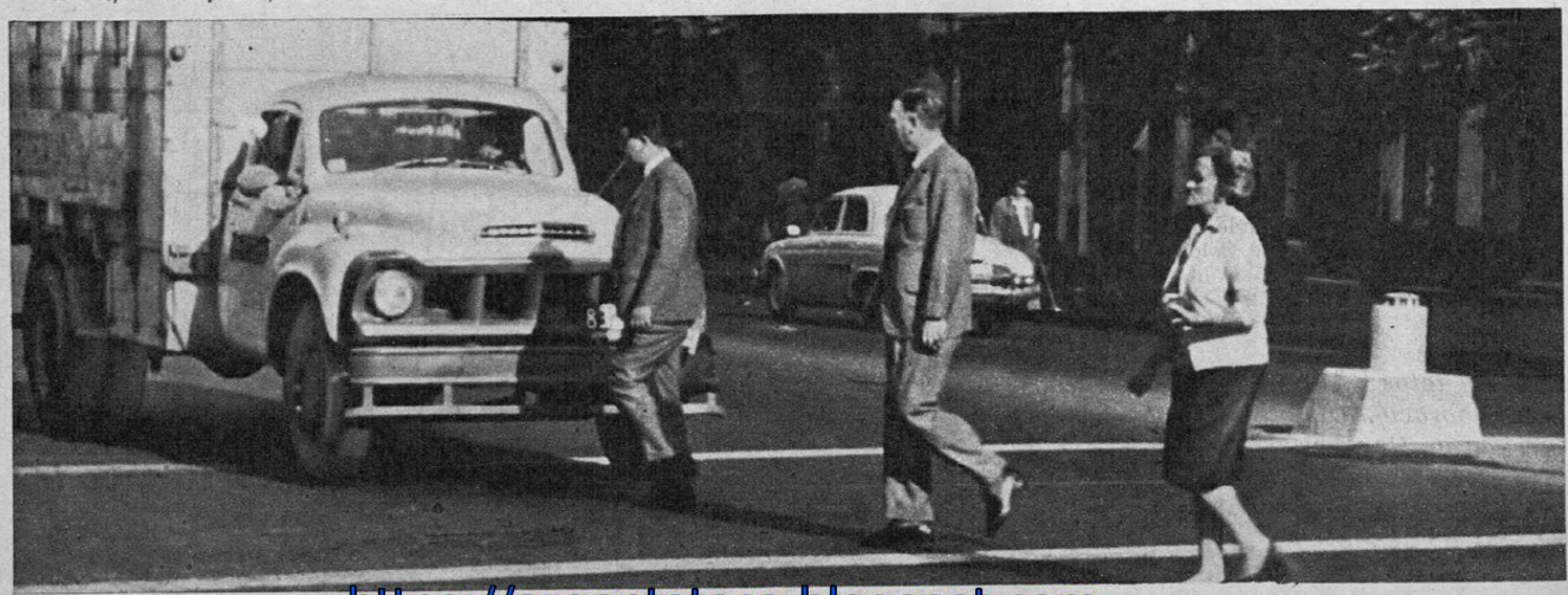
Tiemblan los cimientos institucionales de la República. A no temer, sin embargo. El auto número 11 está de guardia en Avenida Santa Fe.

Nosotros suponemos que un poderoso motivo de apremiante interés nacional hizo absolutamente indispensable que el automóvil oficial chapa Nº 11 quedara estacionado en la Avenida Santa Fe, en abierta contradicción con los reglamentos de tránsito vigentes. No queremos ni siquiera imaginarnos las terribles consecuencias que hubiera soportado el país si el coche oficial chapa Nº 11 no hubiera quedado estacionado esa mañana en la Gran Vía Blanca. Sin duda se hubiera agudizado la crisis económica, hubieran quedado definitivamente perdidas nuestras reivindicaciones antárticas, y la guerra civil hubiera estado a no más de un paso. Por supuesto, todo esto lo conjeturamos, puesto que desde el llano no es fácil captar siquiera una fugaz visión de los problemas de alto nivel oficial.

Podemos, en cambio, criticar duramente a la plebe que ayudamos a integrar. Como el camión que quiso pasar antes de la luz roja y, cuando llegó el momento, frenó largo y quedó con la trompa sobre la Calle en la Calle. O de la peatona (siempre son peatonas) que prefirió trazar su propia *via inter via*.

A todo esto, hemos recorrido durante varios días la Avenida Santa Fe buscando un hombre honrado y una solución al problema de si los semáforos están sincronizados o no. En el próximo número de PARABRISAS daremos a conocer nuestra opinión —¿es 28 la cábala de Santa Fé?— y nuestro esbozo de solución al problema de ir por Santa Fé lo más rápido posible. A despecho de autos oficiales mal estacionados. Ejemplos, que le dicen. *

Nosotros, los del pueblo, también tenemos nuestras cositas. La calle en la calle muchas veces es ignorada por motoristas y por peatones.



https://argentoteca.blogspot.com

MITO O REALIDAD?

Hasta el presente, la Fórmula 2 de nuestra tradicional Mecánica Nacional no ha existido más que en los reglamentos impresos. Sin embargo se vislumbra una aurora...

En julio de 1961 se incorporaron al Reglamento Deportivo Automovilista de la República Argentina nuevas fórmulas, bajo las cuales, a partir de la siguiente temporada, comenzó a regirse la tradicionalísima "Mecánica Nacional".

Estas nuevas reglamentaciones —Fórmulas 1 y 2— surgieron como una necesidad para poner fin a un período de crisis alarmante que venía experimentando la actividad automovilística de esa categoría.

Muchos estudios se hicieron al respecto, mucha gente fue consultada: técnicos, dirigentes, corredores, preparadores, periodistas especializados; se deliberó profusamente y al fin se llegó a una solución que podríamos llamar de compromiso. Esta solución de compromiso la constituyen las Fórmulas 1 y 2 de Mecánica Nacional; la motivaron los incrementos astronómicos que venían incidiendo sobre las preparaciones de los M. N. Fuerza Libre y que favorecieron decididamente a los mejor dotados económicamente, y ya hoy podemos afirmar que, en lo que respecta a la Fórmula 1, se ha producido un notable resurgimiento de la categoría, al lograrse una saludable paridad competitiva y una reducción de costos de preparación.

Pero ¿qué pasa con la Fórmula 2 nacional? ¿existe? Sí, evidentemente fue promulgada. ¿Se usa? No, en absoluto. ¿Por qué? Misterio.

Magnífica estampa de un Mecánico Nacional F. 2: el Schmitz-S.

https://argentoteca.blogspot.com

En realidad es un misterio inexplicable que, existiendo una categoría que brinda la oportunidad de hacer un automovilismo deportivo casi "pur sang", a costo bastante moderado, con posibilidades de aspirar a premios "en contundente", y de cuya práctica se pueden obtener innumerables satisfacciones y efectivizar real escuela de manejo, no se utilice.

Echemos un vistazo a las reglamentaciones de la categoría, para ver las posibilidades que brinda.

Los chasis pueden ser fabricados en el país sin limitaciones, salvo en lo referente a la distancia entre ejes y la trocha, a las que se les han impuesto límites mínimos de 2 metros y 1,10 metros respectivamente; se admiten chasis originales de serie para coches de paseo transformados en el país, en cuyo caso los límites mínimos precitados no rigen, si las medidas originales de fábricas son menores.

Los motores pueden ser de coches de paseo o vehículos utilitarios producidos en gran serie por fábricas nacionales (Decreto 3693/59). En el caso de motores de 4 cilindros con válvulas laterales, la cilindrada original (y la resultante después de la preparación) no puede exceder de 2600 c.c.; en los motores de 4 cilindros con válvulas a la cabeza (accionadas con varillas y balancines) o los de 3 cilindros y dos tiempos, la cilindrada original (y la resultante después de la preparación) no puede exceder de 1700 cc.

Los dos cilindros con válvulas a la cabeza accionadas por varillas y balancines o con un árbol de levas a la cabeza no deben exceder los 750 cc., quedando prohibidos los motores de más de 750 cc con uno o más árboles de levas a la cabeza.

La preparación de los mismos prescribe el uso de cigüeñal, bielas y tapas de cilindro originales de fábrica —las tapas pueden ser elaboradas siempre que conserven la misma estructura externa— pudiéndose utilizar cualquier múltiple de admisión con cualquier cantidad de carburadores (excluidos los utilizados en coches Grand Prix, Sport, Gran Turismo y Junior).

El reglamento proscribe las ruedas con mazas tipo Rudge, y referente a las transmisiones dice que son libres, con la única exigencia de corresponder a vehículos de serie nacionales (Decreto 3693/59).

Finalmente mencionaremos un último aspecto saliente de la reglamentación: los límites de peso mínimo, al respecto se aclara que los coches deberán tener un peso mínimo vacíos de acuerdo con la siguiente escala de cilindradas:

	kg.
Motores de hasta 2600 cc (V/L)	500
Motores de hasta 1700 cc (V/C)	500
Motores de hasta 1100 cc.	400
Motores de hasta 1000 cc.	360
Motores de hasta 800 cc.	300

Se prohíbe además el uso de trenes delanteros, traseros y carrocerías que hubieran pertenecido a coches especiales o sport.

Si analizamos el reglamento de esta F.2, sobre todo en lo referente a motores y a pesos mínimos, es fácil darse cuenta que las limitaciones dejan un campo muy amplio para concepciones ambiciosas. En efecto, tenemos motores de producción nacional que pueden servir magníficamente de plantas motrices "tipo corsa" (previas modificaciones), citemos a título de muestra algunos: Auto Union 1000 S, Peugeot 1500, Fiat 1100, Jeep IKA, Di Tella 1500, Renault Dauphine, etc. Recordemos que el clásico motorcito Ford 105 E (Ford inglés 4 cilindros 1000 cc.) ha sido la planta motriz original, cuyas derivaciones —Holbay, Cosworth, etc.— han copado "ad-perpetuum" los primeros puestos de la categoría Junior Internacional.

Los pesos mínimos, bastante generosos, prometen el logro de relaciones peso-potencia muy interesantes, y dada la posibilidad de utilización de elementos standard y de unidades relativamente baratas, se puede presumir un costo constructivo razonable.

Ahora bien, ¿alguien ha visto la posibilidad de dar rienda suelta a su ingenio aprovechando la Fórmula 2? Claro que sí, sabemos que en el país se han construido algunas unidades que esperan la oportunidad de la primera trenzada; de esos vehículos hemos visto uno, que merece la pena ser tenido en cuenta como ejemplo, nos referimos al "Schmitz-S".

Su diseñador y constructor es Raúl Schmitz, destacado "turner" de Auto Union, a quien ya conocíamos por sus logradas modificaciones en unidades de esa marca —fue preparador del coche de Gainza Paz entre otros—. Fuimos a su pulcro taller de la calle Cabrera y tuvimos oportunidad de ver el reluciente Fórmula 2 ex Junior.

Decimos ex Junior, porque en realidad el vehículo en cuestión nació concebido como Junior, y dada la poca trascendencia nacional de la fórmula, y al mismo tiempo considerando las enormes perspectivas que abría la Fórmula 2, se decidió adaptarlo al temperamento de la Mecánica Nacional, sin variar el criterio de fineza y racionalidad originales.

El cochecito tiene un chasis reticulado espacial muy sencillo y rígido construido en tubos de acero sin costura, la diagramación es muy simple y se ha buscado preferentemente el trazado recto para facilitar la construcción.

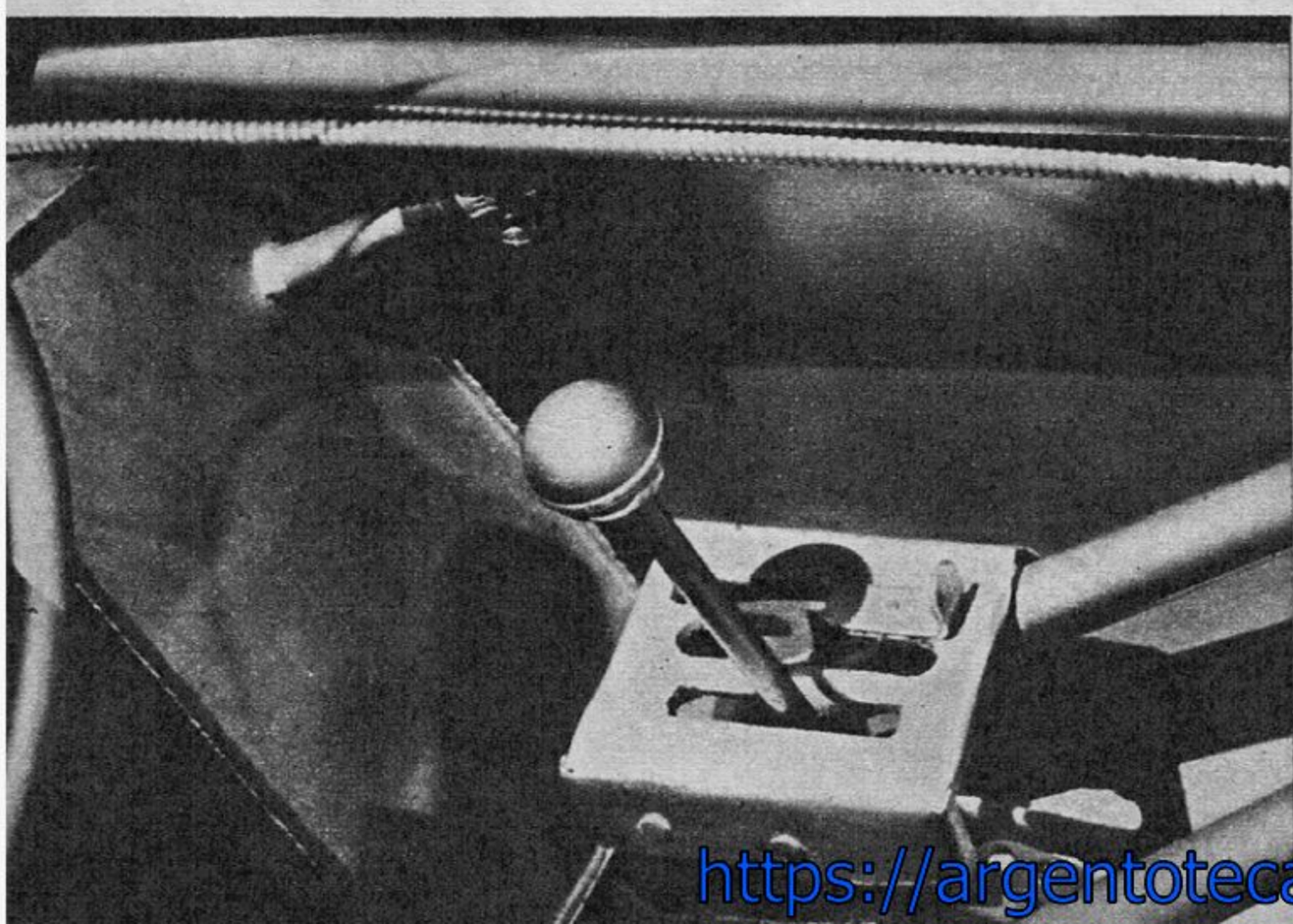
La suspensión delantera, independiente lógicamente, está dispuesta en paralelogramo deformable de brazos desiguales (ambos brazos tubulares), actuando como elemento elástico un resorte de Isard 700 por rueda, con amortiguador telehidráulico en el medio.

La dirección es tipo piñón y cremallera, y tanto estos elementos como los brazos, bielas de acoplamiento, y puntas de eje, pertenecieron a un Renault 4 CV. Las ruedas delanteras tienen un pequeño camber negativo.

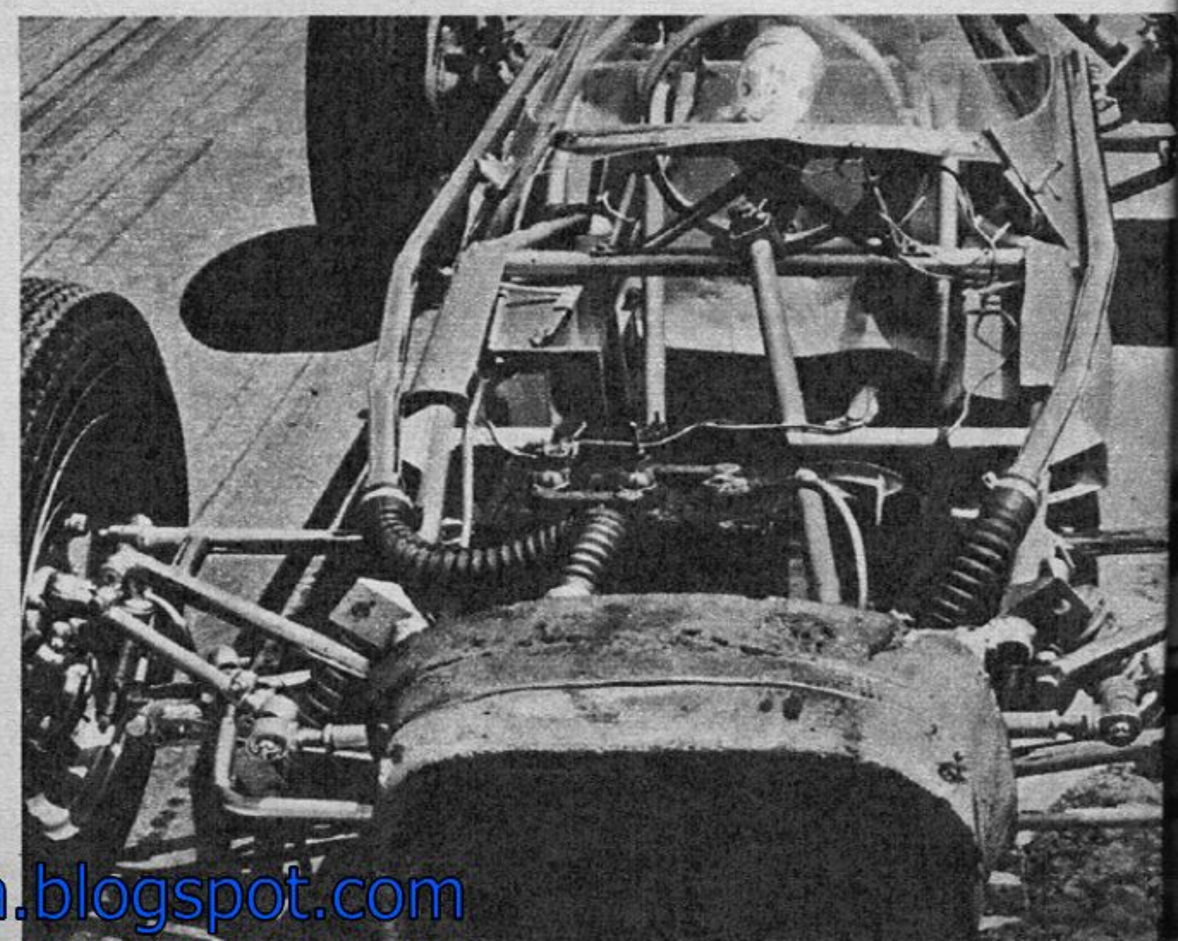
Todo el tren trasero ha sido construido tratando de utilizar la mayor cantidad de piezas Auto Union standard, en consecuencia la diagramación es a paralelogramo deformable, actuando como brazo superior una ballesta transversal de cinco hojas, y como brazo inferior un elemento tubular único por rueda.

El tren trasero va guiado y aguantado (reacciones) por dos tensores longitudinales que van desde el portamaza hasta el bastidor. Los palieres originales DKW llevan exteriormente dos juntas homocinéticas e interiormente dos calotas (juntas cardánicas), el camber de las ruedas traseras es inverso según los cánones actuales (—4°). Tanto suspensión delan-

Detalle de la palanca de cambios, con el casillero.



Vista delantera del chasis del Schmitz-S.



https://argentoteca.blogspot.com

tera como trasera llevan barras antiroll.

El motor que propulsa este F.2 es un Auto Union ubicado atrás; ha sido potencializado a unos 90/95 HP con modificaciones consistentes en aumento de compresión (9,5 a 1) y retocado de lumbreras. Un hecho interesante es la experimentación que Schmitz efectuó con los tubos de escape.

Primitivamente llevaba trombones y presilenciador, pero no rindieron lo que se esperaba, reemplazándoselos, en la actualidad, por tres tubos directos de 35 cm. de longitud (previamente las medidas fueron otras). Estos tubos tienen salidas no coplanares para evitar que problemas de turbulencia causaran trastornos en el llenado del 2º cilindro, en consecuencia la salida del tubo correspondiente está situada más arriba que los restantes.

La caja es standard Auto Union y tiene la leva del cambio situada a la derecha del piloto, el embrague es de Kombi DKW de nueve resortes con disco Porsche.

El sistema eléctrico lleva tres bobinas Leyden especiales con sus correspondientes condensadores, y el distribuidor es standard DKW.

Dos tanques de combustible laterales de 16 litros cada uno suministran simultáneamente la nafta de 100/130 octanos al carburador único.

La construcción del coche es muy robusta, teniendo en cuenta que los circuitos en los que se disputan carreras de Mecánica Nacional no son muy parejos y someten a las máquinas a esfuerzos extras.

Las dimensiones del F.2 Schmitz son:

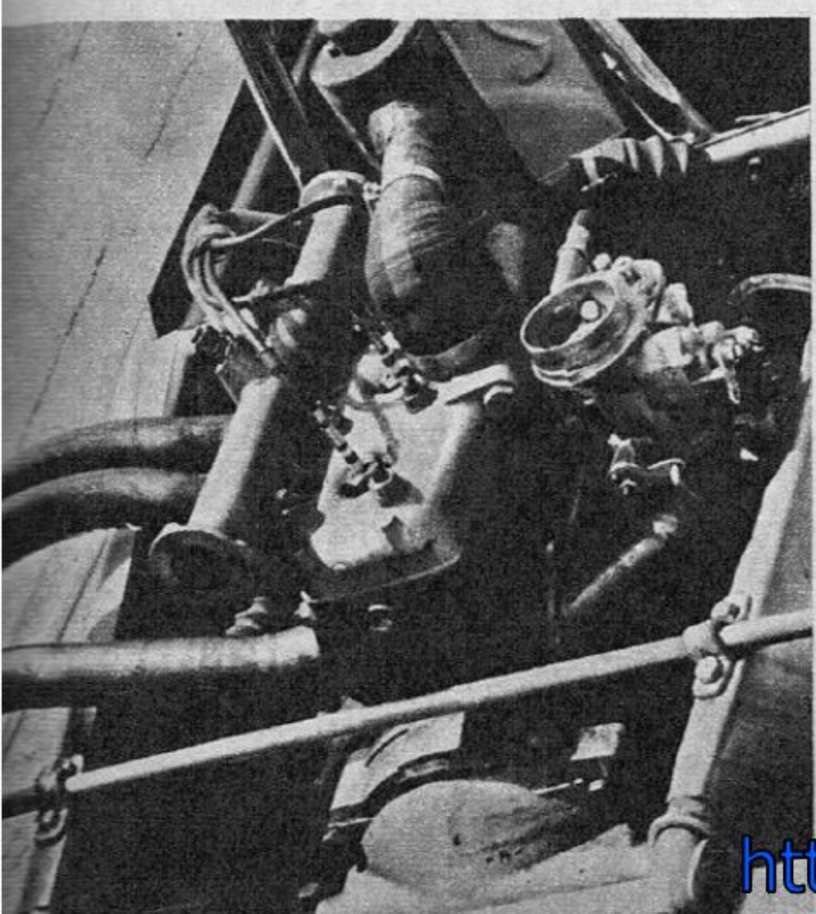
Distancia entre ejes: 2,05 m.
Trocha delantera: 1,45 m.
Trocha trasera: 1,31 m.

El coche ha intervenido a título experimental en algunas carreras para Junior en el Autódromo Municipal porteño sin haber rendido sus máximas prestaciones, y en base a la experiencia obtenida ha sido modificado convenientemente con miras a un futuro dentro de la Fórmula 2.

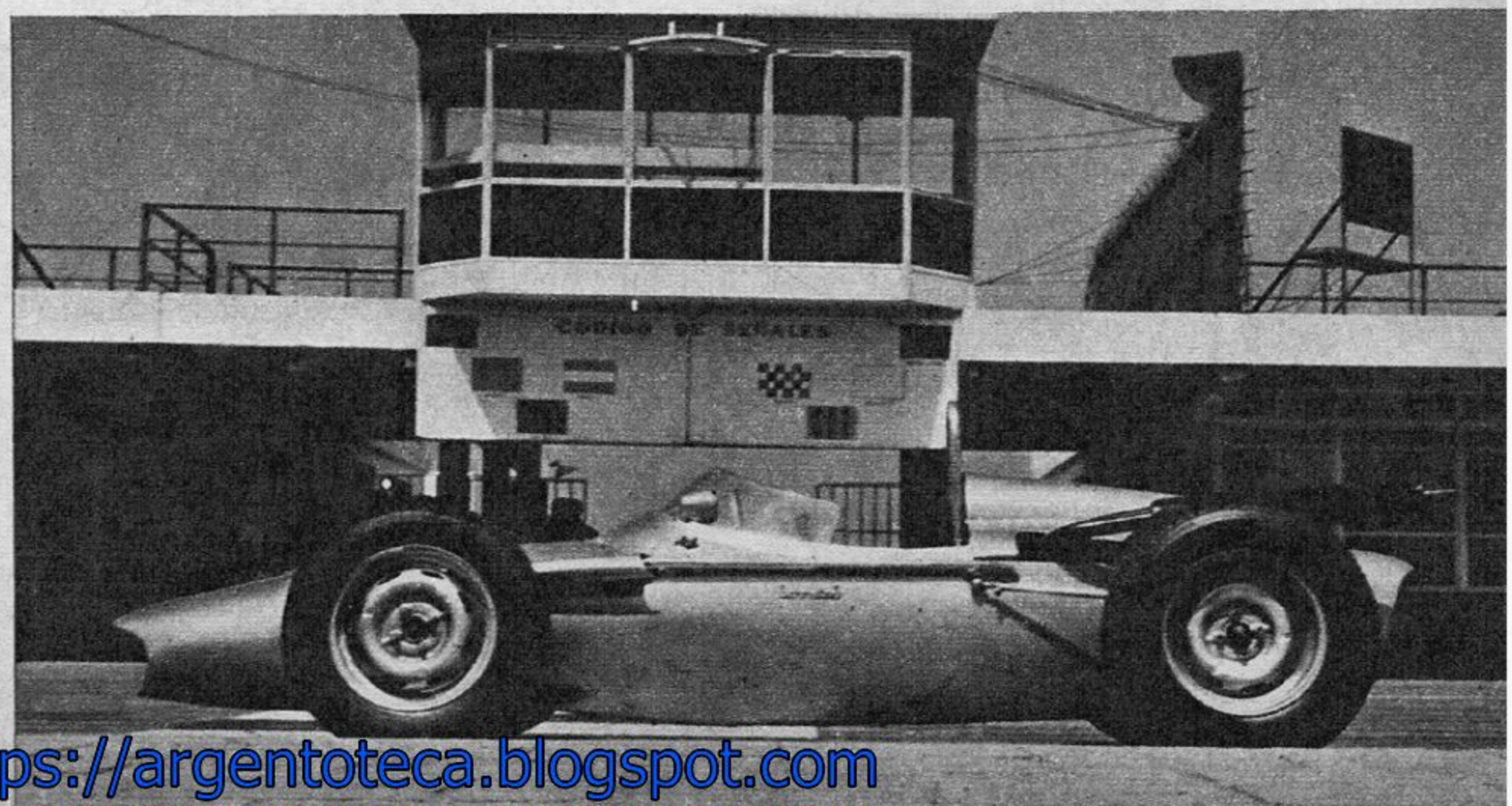
Quienes tengan inquietudes no deben dejar de lado esta puerta abierta hacia el verdadero deporte automotor, es la mejor manera de convertir el mito en realidad. *

La suspensión trasera que se ve en la foto fue modificada.

El motor es un Auto Union 1000 S modificado.



El elegante perfil del Schmitz-S concuerda con la cuidada terminación.



https://argentoteca.blogspot.com

CALENDARIO DEPORTIVO INTERNACIONAL 1964

COMPETENCIAS DE VELOCIDAD

Con puntaje para el Campeonato del Mundo de Pilotos (F.1) o de Marcas (Gran Turismo)

FEBRERO
16 2.000 kilómetros de Daytona (Gran Turismo, EE.UU.)

MARZO
20/21 Doce Horas de Sebring (GT y Prototipos, EE.UU.).

ABRIL
26 Targa Florio (GT y Prototipos, Italia)

MAYO
3 Gran Premio de Gran Turismo (GT, Italia)
10 Gran Premio de Mónaco (Fórmula 1, Mónaco)
24 Gran Premio de los Países Bajos (Fórmula 1, Holanda)
30 500 Millas de Indianápolis (Fórmula propia, no puntable, EE.UU.)
31 1.000 kilómetros del Nurburgring (GT y Prototipos, Alemania)

JUNIO
14 Gran Premio de Bélgica (Fórmula 1, Bélgica)
20/21 24 Horas de Le Mans (GT y Prototipos, Francia)
28 Gran Premio del Automóvil Club de Francia (Fórmula 1, Francia)

JULIO
4/5 Carrera de Resistencia de Reims (GT y Prototipos, Francia)
11 Gran Premio de Europa (Gran Bretaña, Fórmula 1)

AGOSTO
2 Gran Premio de Alemania (Fórmula 1, Alemania)
13 Copa D'Enna (GT y Prototipos, Italia)
23 Gran Premio de Austria (Fórmula 1, Austria)
23 Gran Premio de Messina (GT, Italia)
29 Tourist Trophy (GT, Gran Bretaña)

SEPTIEMBRE
6 Gran Premio de Italia (Fórmula 1, Italia)
6 Copa Inter-Europa (GT, Italia)
6 500 kilómetros del Nurburgring (GT, Alemania)
12/22 Tour de France (GT, Francia)
19/20 Reunión de Bridgehampton (Gran Turismo, EE.UU.)

OCTUBRE
4 Gran Premio de los Estados Unidos (Fórmula 1, EE.UU.)
11 Mil Kilómetros de París (GT y Prototipos)
25 Gran Premio de Méjico (Fórmula 1, Méjico).

DICIEMBRE
26 Gran Premio de Sudáfrica (Fórmula 1, Sudáfrica)

Las pruebas reservadas a la categoría Gran Turismo (Campeonato Mundial de Marcas) se seguirán disputando en tres clases, pero en el presente año se tendrán en cuenta solamente dos subclases dentro de cada una, de acuerdo con las siguientes cilindradas:

1º) G.T. hasta 1300 cc. — Subclases 1000cc. y 1300 cc.
2º) G.T. hasta 2000 cc. — Subclases 1600 cc. y 2000 cc.
3º) G.T. más de 2000 cc — Subclases 3000 cc y más de 3000 cc.

EVENTOS PUNTABLES PARA EL CAMPEONATO EUROPEO DE RALLYES

ENERO
18/25 En Mónaco: Rallye Montecarlo (1)

FEBRERO
20/23 En Italia: Rallye dei Fiori res

ABRIL
2/7. En Portugal: Rallye de Portugal
20/24 En Holanda: Rallye de los Tulipanes.

MAYO
21/24 En Grecia: Rallye de la Acrópolis
28/30 En Austria: Rallye Alpino de Austria

JUNIO
9/13 En Suecia: Rallye del Sol de Medianoche (1)
23/28 En Francia: Copa Alpina.

JULIO
30/31 En Polonia: Rallye Polaco (1)

AGOSTO
14/16 En Finlandia: Rallye de los Mil Lagos
25/29 En Bélgica: Rallye Spa-Sofia-Liege.

OCTUBRE
1/4 En Alemania: Rallye Alemán y de Baden- Baden
15/18 En Suiza: Rallye de Ginebra
9/14 En Gran Bretaña: Rallye RAC de Gran Bretaña.

Los Rallyes señalados con (1) son las tres pruebas válidas para el Trofeo de Europa, (por equipos). Este trofeo ha sido instituido por primera vez en el presente año.

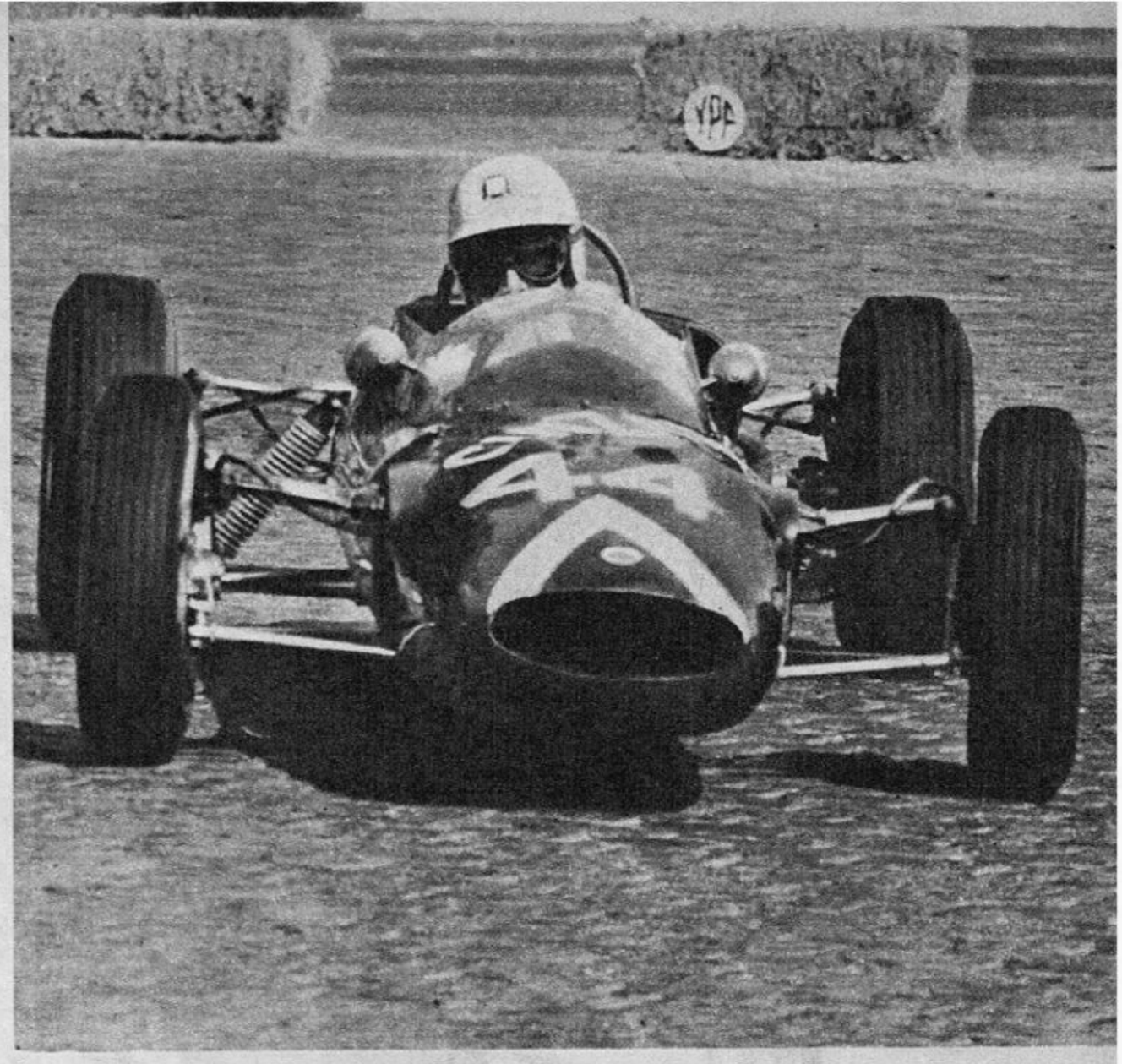
CALENDARIO DEPORTIVO PARA LA REPUBLICA ARGENTINA

MARZO
22 Rufino: TC, prueba en ruta.
22 Casilda: Mecánica Nacional F.1, circuito.
22 Chascomús: Sport circuito.
29 Córdoba: TM, prueba en ruta.
29 Pergamino: TC, ruta.

ABRIL
5 Mar del Plata: Turismo de Carretera, ruta.
5 Bs. As., Autódromo Municipal: TM, circuito.
5 Paraná: Mecánica Nacional F.1, circuito.
12 Sunchales: TC, ruta.
12 Bs. As., Autódromo Municipal: Sport, circuito.
19 Río Cuarto: Mecánica Nacional F.1, circuito.
19 Rosario: TM, circuito.
19 Bahía Blanca: TC, ruta.
26 Ensenada: TC, ruta. *

https://argentoteca.blogspot.com

LOS MUERTOS QUE VOS MATAIS...



Bruno Deserti-Lotus 27, ambos caminan

En todas las Temporadas Internacionales existe una asombrosa elasticidad de posibilidades para negociar con el interés, el desentendimiento, la indiferencia o la pasión de las masas. Además, dan para todo. Desde meter a dos indigentes idiomáticos (ver "Secreteando") en un confusionismo digno de mejor fin, hasta autorizar enfrentamientos seudodeportivos entre un puñado de jóvenes extranjeros —quizá inocentes y bien intencionados— con la debilidad prontamente perecedera de máquinas vetustas y veteranas.

Descartada la posibilidad de efectuar el convite al equipo Lotus, al Lola, al Brabham o al Cooper por razones de abastecimiento monetario, también se postergó incomprensiblemente la variante de aportar alguna figura del ránking —casi exclusivamente inglesas o sudafricanas— con lo que los empresarios Fangio y Vanini nos depositaron a un grupo de muchachos introvertidos, económicamente despreocupados y generalmente dueños de una agencia de venta de automóviles. Pero nada más.

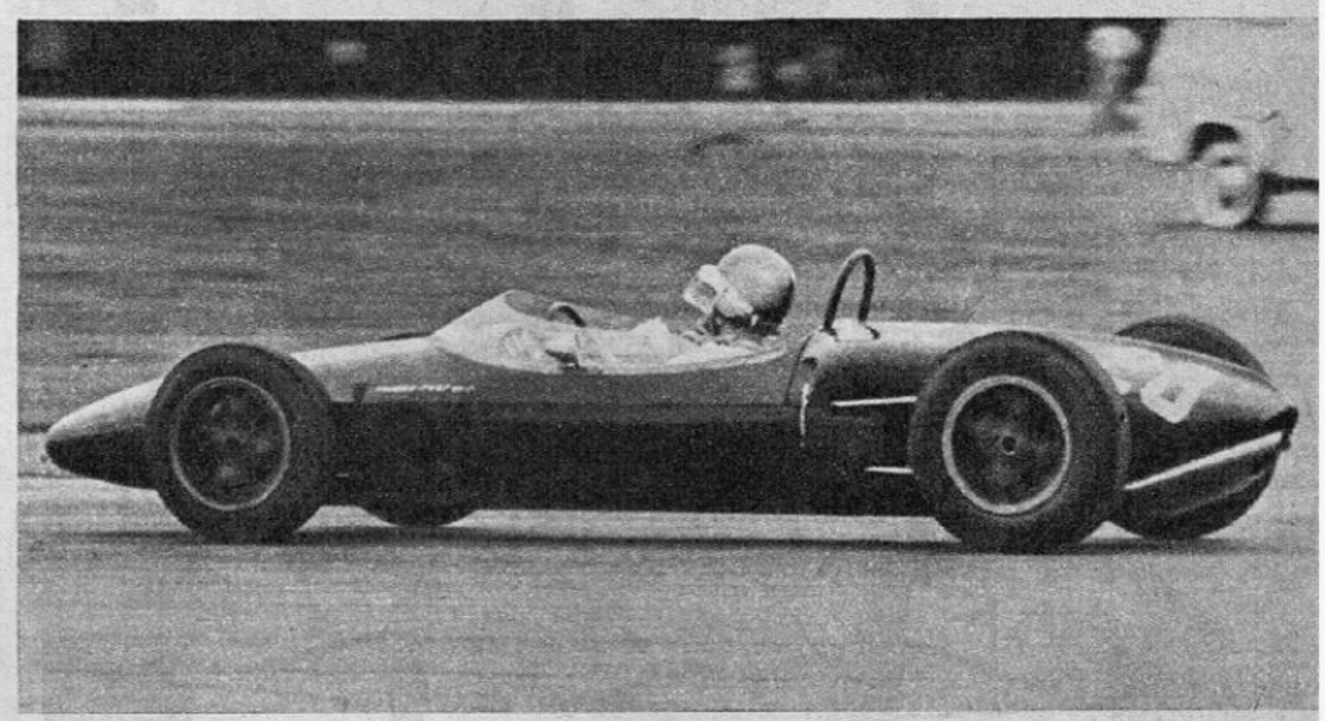
Y si el grupo goza de excepciones, no se destaca por ellas.

El hijo de Ascari no va a correr. Lo trajeron por culpa del apellido. Y al pretendidamente fecundo criterio de empresa le hace muy bien que lo retraten junto al retoño de Fangio. O que la industria —periodística o automotriz— lo exhiba en "primo cartelio" complicándose gratuitamente en el camelo.

Digamos que, en general, esta Temporada Internacional no fue sino una oportunidad turística y eventualmente comercial para unas cuantas personas. Porque hasta incluso se puede discutir seriamente la amplitud del criterio empresario. De otro modo, se hubieran facilitado los medios a los corredores nacionales para igualarse a las figuritas. Bordeu —por ejemplo— disfruta de un preferencial privilegio, y en una semana rompió dos veces el Lotus 22.

En Buenos Aires, el desperfecto ingresó en la cuenta de los imponderables, pero en Rosario la inutilización de la caja se cargó, extraoficial pero públicamente, a la responsabilidad que pesaba sobre los hombros del balcarceño. Sin embargo, en la última carrera de 1962 por el Campeonato Mundial de F. 1 —Sudáfrica—, Graham Hill perdía el título hasta las dos terceras partes de la carrera a manos de Jim Clark, y no rompió nada. El volumen de las importancias autoriza a las conclusiones. Graham Hill fue el campeón.

Además, Menditeguy, por méritos conductivos observados en el autódromo, merecía más que Bordeu ese Lotus, que es el menos peor de los autos adjudicados a los argentinos.



Eficiencia 100 % el Brabham Junior en manos de Moser.

En Rosario Moser se paseó con tranquilidad.

https://argentoteca.blogspot.com

La bonita estampa del Lotus 27 de Deserti en el Autódromo.

Dramatis Personae in Autodromus Bonaerensis desfilant.

Zanarotti, el más simpático de los "gringos" delante de Salerno.

LOS MUERTOS QUE VOS MATAIS...

TEMPORADA INTERNACIONAL DE FORMULA JUNIOR

O Salerno, en tal caso, por su disciplina, su regularidad y su fabulosa adaptación al medio.

Menditeguy —a juicio de PARABRISAS— hizo muy bien en rechazar la máquina. Como hizo muy bien Cabalén.

Y como —lamentablemente— no pudieron, aunque debieron haberlo hecho, Salerno, Bohnen, Forrest Green, Rodríguez Larreta, Cupeiro y Nasif Stéfano a quien prometieron un Lotus 27 y comprometieron dejándole correr el 22 a Menditeguy.

Esto se escribe luego de dos carreras (1ª de Buenos Aires y Rosario) y ya realizada la mitad del espectáculo, no pudimos certificar rumores detectados en los corrillos: el modelo autoportante para Stéfano no existe —ojalá no sea verdad, pero la fecha de ingreso en el país se postergó cinco veces y el barco presuntamente portador cambió de nombre en por lo menos 10 oportunidades— sino en la imaginación de los empresarios-ilusionistas. Y se dice que todos los argentinos que corrieron debieron ponerse con una interesantísima garantía.

Quizá la idea hubiera sido traer los autos sin pilotos, porque de ese modo, al menos alguien hubiera quedado con alguna experiencia. Pero así nadie nos puede enseñar nada —salvo excepciones raramente individualizadas— y encima nos van a vender los ancianos fierros a precio de oro, para que una vez acá no tengan contra quién correr.

Tanto en el Autódromo como en la Costanera rosarina la distancia a recorrer sufrió disminuciones que oscilaron entre el 25 y el 40 por ciento. Más aún, en Rosario se suprimió un "petit Montecarlo", donde se hubieran podido emparejar chances, quedando reducido el circuito a dos rectas y dos curvas de 180º abordables a no más de 60 kph. Evidentemente, los esfuerzos se redoblan para procurar que llegue la última carrera y no estén todos los autos rotos. Hubo series de 11 minutos. Las carreras europeas de juniors en serio, duraban el año pasado de hora a hora y media. O más.

Geky Russo manifestó aparentemente que prefería un Lotus 20 o un 22 a cambio de un teórico 27 para Rosario, por el empedrado y todo eso. No sabemos si lo dijo o no, porque no lo escuchamos, pero ciertamente damos fe de que mucha gente de la órbita se aferró desesperadamente a esa presunta afirmación para hacer una apología de los modelos viejos, con el solo y único propósito teórico de producir un curriculum alabatorio a la chatarra confiada al elemento nacional. Nada de eso. Hay problemas de potencia en primer término. (Se dice hasta que el Brabham de Moser tiene 15 HP de ventaja sobre los Lotus Monocoque.) Y qué no tendrá entonces sobre los modelos viejos... Y hay resultados. Primero el Brabham y luego los 27. Si Bordeu llegó a estar segundo, lo estuvo por roturas de sus adversarios, pero su distancia con respecto a Moser cada vuelta era más cuantiosa.

No importa el resumen cronicado. Finalizada la temporada, ensayaremos un análisis técnico y anecdótico. Pero ahora, que estamos preparando los petates para viajar a Córdoba, deseamos fervientemente que se remedie algo. Hemos visto "pilotos" que tardaron 15, 20 y hasta 30 vueltas para encontrar la impostación y el trayecto correcto en una horquilla que no ofreció problemas de variación de radio ni de ancho de pista. Y que en carrera la negociaron cada vez de un modo diferente. Las licencias de piloto internacional se ganan como a la lotería. *

https://argentoteca.blogspot.com

por ARTURO PELLET

DELITO DE FUGA

Nadie tiene derecho -ni en el corazón de la avenida de una gran ciudad, ni en una carretera olvidada- a abandonara la víctima de un accidente de tránsito. Hay que aceptar las responsabilidades. La solidaridad humana lo exige. Y la ley -con justicia- lo impone, aumentando la pena para el que mata y huye.

Al encenderse la luz verde del semáforo para peatones ubicado en la intersección de la Avenida Figueroa Alcorta y Victorino de la Plaza, cuatro jóvenes comenzaron a cruzar por el sendero de líneas blancas. Pero de repente, un Peugeot azul surgió como un bólido detrás de los vehículos que se hallaban detenidos para darles paso, embistiéndolos de frente con inusitada violencia.

Un accidente más se había producido en la gran ciudad, pero...

CRONICA PARA UN CASTIGO

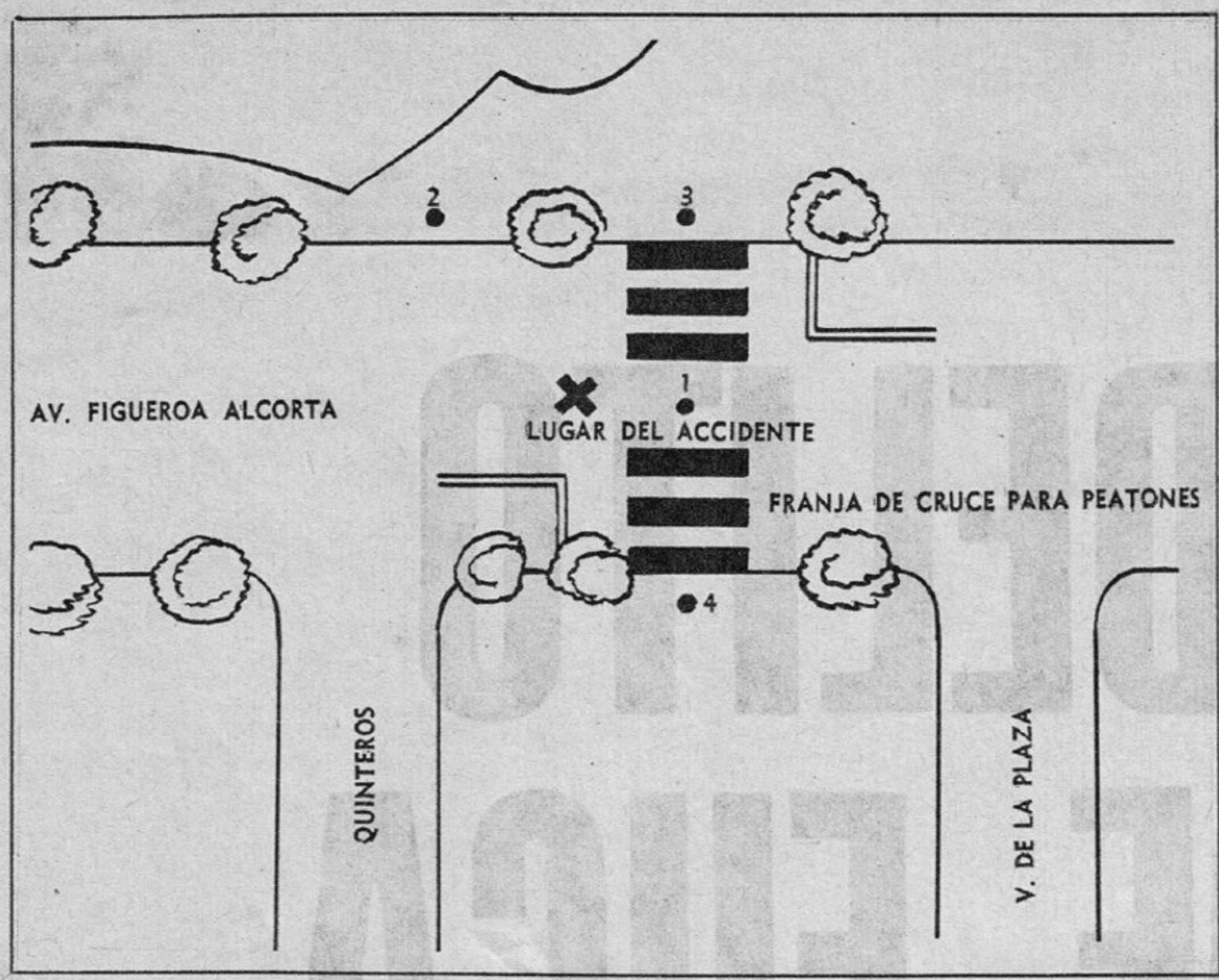
...El castigo de su culpable ha sido ejemplar. La crónica policial informó sobre este hecho en las páginas interiores de las ediciones del 19 de febrero de 1962.

Nosotros lo recogemos hoy en PARABRISAS, para apreciarlo en sus aspectos legales, ya que configura un típico "delito del automóvil", cuya responsabilidad fué juzgada por la Justicia de Instrucción en lo criminal de la Capital.

COMO OCURRIERON LOS HECHOS

Como señalamos, las luces del semáforo para peatones indicaban paso libre. Las correspondientes al semáforo para automotores titilaban, no obstante lo cual varios vehículos habían detenido su marcha para dejar cruzar a un grupo numeroso de personas, en su mayoría jóvenes, que habían participado hasta pocos momentos antes en un baile de disfraz, en las instalaciones del club River Plate, cuyas puertas de entrada están ubicadas a pocos metros del lugar del accidente. Pero de improviso apareció un automóvil marca Peugeot, pin-

https://argentoteca.blogspot.com



Los semáforos numerados 1 y 2 son para vehículos. Los que llevan números 3 y 4 están colocados para los peatones. Abajo, a la izquierda: El fotógrafo de PARABRISAS acierta el momento exacto: auxilio a un herido en accidente. Al centro: el patético saldo de un accidente. Una víctima abandonada a su trágica suerte. A la derecha, un ejemplo más: la solidaridad y la responsabilidad tratando de reparar el desastre

tado de azul, que avanzaba a gran velocidad en forma de zig zag, cuyo conductor, para pasar a varios vehículos que iban en la misma dirección, se desplazó hacia la mano izquierda, y luego, al pretender retomar su mano, perdió el control del volante y dando coletazos fue a embestir de frente a los cuatro jóvenes.

En una fracción de segundo, la avenida se convirtió en un pandemonium de gritos de terror y desconcierto, que aprovechó el responsable del accidente para darse a la fuga, en lugar de detenerse para auxiliar a sus víctimas.

Un muerto y tres heridos, con múltiples lesiones en el cuerpo y los brazos, son la síntesis de este accidente.

SE INSTRUYE EL SUMARIO

Al día siguiente se dispuso la instrucción del sumario, dando parte al juez en lo criminal de turno. El automovilista, que resultó ser un adolescente de 18 años, había cometido el delito de homicidio culposo y lesiones culposas en concurso ideal. Pero lo que es más grave aún, el responsable del accidente, en lugar de auxiliar a sus víctimas, se dio a la fuga, delito "sui generis", que si bien ha sido admitido por la doctrina y la legislación europea y norteamericana por su particular vis jurídica, aún no ha sido incluido en nuestro ya anticuado Código Penal.

Sin embargo, el artículo 89 del Reglamento General de Tránsito para los Caminos de la República, lo incrimina concretamente, imponiendo penas al culpable.

FISCAL Y DEFENSA EN DESACUERDO

En el transcurso del juicio, fiscal y defensor no coincidieron en sus argumentaciones legales.

El fiscal comenzó su dictamen describiendo algunos detalles del hecho,

https://argentoteca.blogspot.com

que complementan nuestra crónica: "El vehículo llevó varios metros sobre el capot a E.R. (la víctima que falleció), arrojándolo poco después, mediante un brusco movimiento, sobre la acera derecha que da al estadio. A.M.E.M. (otra de las víctimas), que sufrió diversas lesiones en la cabeza y el cuerpo, la embistió con la puerta derecha, que estaba abierta, tirándola por el aire. Agrega luego el fiscal: "Elementales razones de humanidad debieron hacerle superar (al conductor) el temor de una reacción violenta en su contra, pues de haberse detenido, podría haber facilitado el auxilio de los heridos, cooperando con su traslado al hospital".

Concluye su dictamen acusando a G.A.E. por el delito de homicidio culposo y lesiones culposas en concurso ideal, y pide al juez de la causa que le imponga la pena de dos años de prisión e inhabilitación especial para manejar por otros diez años.

LA DEFENSA REPLICA

La defensa, en desacuerdo con el ministerio fiscal, sostuvo que el accidente fue motivado por la negligencia de las víctimas, que cruzaban una avenida muy transitada sin atender las indicaciones de los semáforos. Agrega que el acusado, conducía el automóvil en la forma en que se conducen los automóviles por Figueroa Alcorta (esta teoría de la velocidad compartida hará temblar, sin duda, a varias generaciones de zorros grises, que ya están apretando el acelerador para dar alcance a quienes la practiquen...).

Señala también que las víctimas iban en forma despreocupada e imprudente

Por último pregunta "si se puede creer que todos los seres humanos reaccionan de igual manera ante una situación inesperada y anormal, y si es posible enjuiciar a un adolescente que no se sintió capaz de hacer lo que hombres ya formados y maduros tampoco hacen", por lo que solicita se absuelva al acusado.

En realidad, esta página considera tan responsable como al conductor a quienes entregaron el automóvil, a un muchacho poco experto en el volante.

OTROS TESTIMONIOS

Por nuestras manos van transcurriendo velozmente los hechos del sumario: Testimonios escritos y orales, gráficos y fotos: aseveraciones del fiscal y réplicas de la parte demandada: Un juicio vivo a los problemas del tránsito en la gran ciudad.

Habla un testigo: "el acusado desarrollaba una velocidad superior a los 110 kilómetros en el momento del accidente... venía dando coletazos... el coche del acusado no dio tiempo a nada ni a nadie por la velocidad a que venía...".

Pero el testimonio posiblemente más valioso (en contradicción con el procesado, quien señalaba que venía por la franja de los vehículos que marchan a 60 kilómetros) es el de un operario municipal: "Estábamos con mis compañeros colocando caballetes para separar las manos de la avenida, a la altura de la calle Pampa, pues hasta las 24 del domingo solo hay una mano hacia el centro, cuando de repente apareció un automóvil a gran velocidad, que venía esquivando los coches. Iba por lo menos a 120 km. por hora. Para poder pasar a otros vehículos que estaban parados, debió cambiar de mano. Al pasar junto a mí casi me atropella."

Según las descripciones que dio nuestro testigo de hoy, el automóvil que realizó esta verdadera "blitzkriger" es el Peugeot del accidente.

EL DELITO DE "FUGA" AGRAVA LA PENA

En su fallo, el juez de la causa señaló que, para aplicar la pena al culpable, tuvo en cuenta, además de la naturaleza y modalidades del hecho cometido, el gravísimo e irreparable daño causado, el número de víctimas... y el elevado grado de peligrosidad evidenciado por *su fuga después del hecho.*

Considera, asimismo, de acuerdo con el dictamen fiscal, que G.A.E. no puede ser beneficiado por la condena de ejecución condicional, o sea la excarcelación por no tener procesos pendientes ni penas a cumplir, dado que este beneficio debe fundarse, entre otras condiciones, en la personalidad moral del conductor... "Y en el caso de autos, es evidente que quien procede con una imprudencia lindante con el dolo eventual, al avanzar con su automóvil a más de 100 kilómetros en una zona urbana y al atravesar un lugar reservado para el uso de peatones... y que prosigue su marcha dejando tendidas en el suelo a sus cuatro víctimas, revela una personalidad moral indigna de que se le conceda la suspensión condicional de la pena." Por estos argumentos falló, condenando a G.A.E. a la pena solicitada por el fiscal.

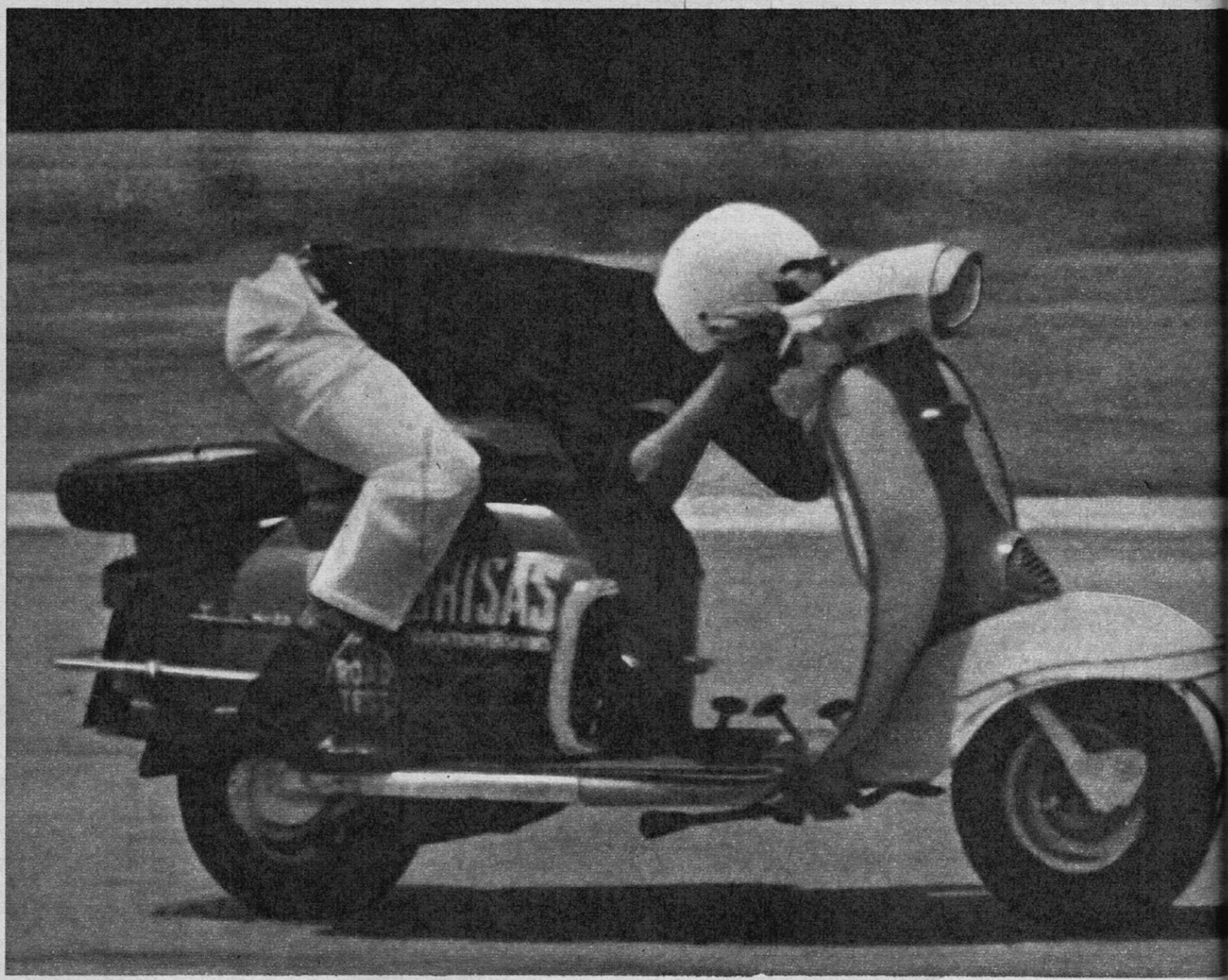
ESTE JUICIO

Este juicio es de singular importancia para la pequeña (y por qué no) gran crónica de nuestros tribunales.

Por una vez se ha incriminado el delito de darse a la fuga, después de haber matado por imprudencia culposa a un peatón. Por esta omisión, clave del fallo, se le impusieron al procesado dos años de prisión sin atenuantes ni suspensiones.

PARABRISAS lo destaca, de entre otros muchos, para que usted anote ya mismo junto a su volante: "Nadie tiene derecho a abandonar a un herido de tránsito, tanto en una carretera olvidada como en el corazón de una avenida de la gran ciudad." *

https://argentoteca.blogspot.com



ROAD-TEST

MOTOS Y MOTONETAS Nº 3

PARABRISAS

3er. road-test de motos y motonetas

Hoy probamos

LA VELONETA DKW

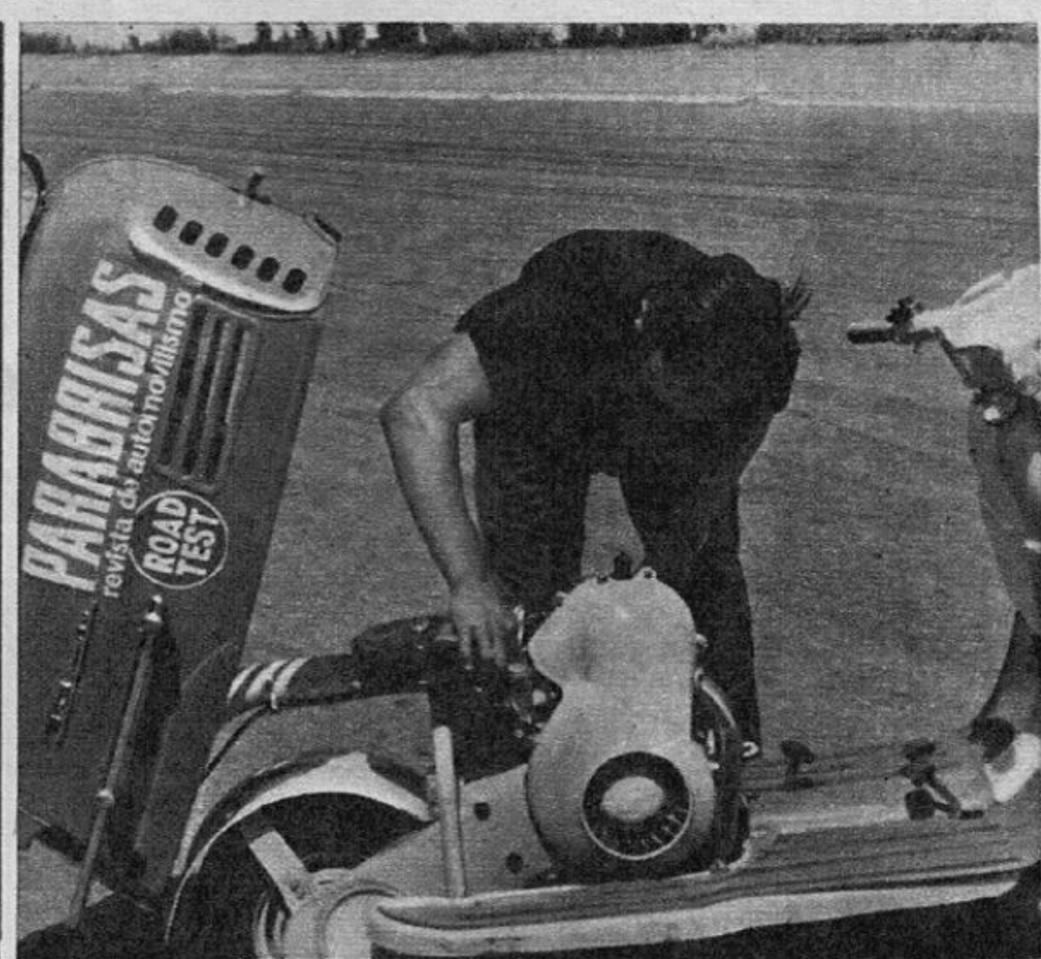
Pensamos que la Veloneta nos iba a facilitar la tarea de recoger y digerir las migajas estivales, y no nos equivocamos. Ponerse y sacarse una motoneta durante un tiempito, no desagrada a ningún tester de PARABRISAS, y mucho menos si el quita y pon se registra durante el verano.

Bueno, relativamente... El día que retiramos la Veloneta de la planta que Ernesto C. Bessone posee en San Martín (Pcia. de Buenos Aires), llovía de tal modo que la mayoría del trayecto hasta la Editorial lo pasamos viajando con el agua al tobillo. Pero no fue la única vez. Nosotros sospechamos seriamente la existencia de un termóstato automático que conecta la lluvia exactamente cuando estamos a mitad de camino... y muy probablemente tampoco nos equivoquemos...

Inicialmente no estuvimos de acuerdo con la utilización de neumáticos 4.00 x 8, y aún hoy hacemos ciertos reparos por considerar que el progre-

https://argentoteca.blogspot.com

Arriba: Hace unos días iniciamos en PARABRISAS una colecta para comprarle faros al Bentley de Hansen. La foto ilustra al lector los momentos previos a las pruebas de frenaje de la Veloneta, efectuadas, como es sabido, en las pistas del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Derecha: El chasirette sorprendió a uno de los testers con las manos en la masa. A pesar de todo, el motor arrancó y las comprobaciones técnicas pudieron llegar a felicísimo término. Muy interesante la practicabilidad del carenado en la DKW



so motriz autoriza el uso de llantas que acorten menos las demultiplicaciones internas. Se trata de trabajar con ruedas de 10 pulgadas en más pero en el caso particular de la Veloneta, sobre suelo mojado, aprobamos por lo menos el "balón" ancho. La conclusión es una buena tenida a velocidades razonables asegurada por un correcto blindaje de las cintas durante las frenadas.

PRIMERAS IMPRESIONES

La Veloneta es, indiscutiblemente, linda. Sus líneas reúnen las ventajas de dos o tres estilos muy en boga (guardabarro amplio y fijo al carenado, dobles curvas, manillar cubierto, capot integral, etc.) y hasta incluso permite advertir cierta diversidad de estilo, como si se hubiera tomado un poco de aquí, otro poco de allá y un poquito más del otro lado... Aunque es muy probable que lo único importante del caso sea que está —en general— bien hecha y presentada. La terminación es prolija y la pintura no solo abundante, sino también correctamente fijada.

En cuanto a la posición de manejo, observamos la comodidad característica de las motonetas. El piloto y el acompañante apoyan sobre un asiento amplio y anatómico. Los pies tienen buen soporte y los brazos de quien maneja observan una tensión que nos agradó mucho, puesto que el manubrio ha sido bajado un poco más de lo habitual en estos vehículos.

Así y todo, es muy probable que un conductor algo más largo que el común denominador, tenga que enfrentar el problema de ubicar sus rodillas con comodidad, puesto que el tanque sobre el carenado roba los cinco centímetros necesarios para que los "fuori serie" no tengan dificultades. Además, la ventaja del manubrio bajo tiene sus desventajas... Cuando hay que maniobrar a baja velocidad, es decir, cuando la inclinación del cuerpo no puede aprovecharse, sino que necesariamente hay que girar la rueda delantera, los manillares restringen el ángulo útil de viraje haciendo tope en las piernas del piloto.

Nos parecieron muy bien dos cosas: primero, el cambio en el piso, operable con el pie izquierdo, cosa que facilita en general la conducción, y luego, el agrupamiento de todos los comandos referentes a transmisión en ese lado de la motoneta. Estimamos que de esa manera se facilita el camino a los automovilistas acostumbrados a frenar con pierna derecha y a desembragar con izquierda (claro que aquí, en vez de desembragar se cambia de marcha, pero el reflejo es el mismo), y además se pone al montonetista en condiciones de manejar un auto sin tener que pasarse una temporada buscando pedales y cosas...

El precio de la Veloneta no incluye la rueda de auxilio. Aunque la fábri-

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

Motor: Monocilíndrico, dos tiempos, enfriado a aire forzado por turbina. Diámetro del cilindro y carrera del pistón: 57 x 59 mm. Cilindrada 148,4 cc. Potencia máxima: 8,2 HP a 5.200 rpm. Carburador "Bing", 22 mm. de garganta. Lubricación por mezcla de aceite en el combustible (S. A. E. 40-50 al 5 %). Encendido por volante magnético, condensador, bobinas de alta y baja tensión, platinos y bujía Bosch 225. Ruedas de 4.00 x 8 adelante y atrás. Suspensión delantera a bieletas oscilantes y muelles helicoidales. Suspensión trasera: grupo motriz flotante, amortiguador telehidráulico central de doble efecto y elástico helicoidal exterior de paso variable. Frenos mecánicos a zapatas de expansión y campanas. Delantero, comando manual; trasero, comando a pedal.

CONSUMO

En ruta a 80 kph.	3,8 l. cada 100 km.
En ruta a 60 kph.	3,2 l. " " "
Marcha uniforme a 40 kph.	3,0 l. " " "
En ciudad:	3,3 l. " " "

ERROR DE VELOCIMETRO

Motoneta:	20	40	60	80
Real :	21,4	38,4	56,3	76

ACELERACION

0-100 metros	10"
0-200 metros	15" 2/5
0-300 metros	20" 1/5
0-400 metros	25" 2/5
0-500 metros	24"1/5

DRAG TOTAL A 80 KPH

69,5 Kg/Ton. medidas con el acelerómetro Tapley.

EMPUJE TOTAL EN CADA MARCHA (Medido con el acelerómetro Tapley)

Primera	124 Kg/Ton.
Segunda	84,5 Kg/Ton.
Tercera	61,5 Kg/Ton.

VELOCIDAD DE CAMBIO

Primera-segunda	25 kph
Segunda-tercera	55 kph

VELOCIDAD MAXIMA

90 kph, promediados en varias corridas efectuadas en sentidos opuestos.

DISTANCIAS DE FRENADO

20-0 kph	3,00 metros
40-0 kph	8,90 metros
60-0 kph	18,50 metros
80-0 kph	No se efectuó.

DRAMATIS PERSONAE

Este test fue efectuado por el personal técnico de la revista PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio R. del Valle (n), Guillermo Mártire y Carlos Marcelo Thiery. Como es habitual, en las pruebas de aceleración y frenaje que se realizan en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, piloteó un piloto de fábrica, en este caso el señor Ricardo Joaquín López, que pertenece a la firma Ernesto Bessone S. A.

La Veloneta cumple con las pruebas de aceleración. Esta vez hubo que prestarle el casco al piloto de fábrica, pero las antiparras siguen quedando...

ca facilitó una a PARABRISAS sin que mediara solicitud expresa, y a pesar de registrarse lejanos precedentes del caso, seguimos creyendo que se trata de algo que es necesario superar.

Los comandos manuales son muy suaves, y la dirección no trepidó a todo lo largo del test. Por lo que respecta a los interruptores de luces, han sido ubicados funcionalmente junto al pulgar de la mano izquierda.

La bocina no es todo lo potente que pudiera o que se quisiera, pero este es un problema referente a casi todas las máquinas alimentadas con volante magnético.

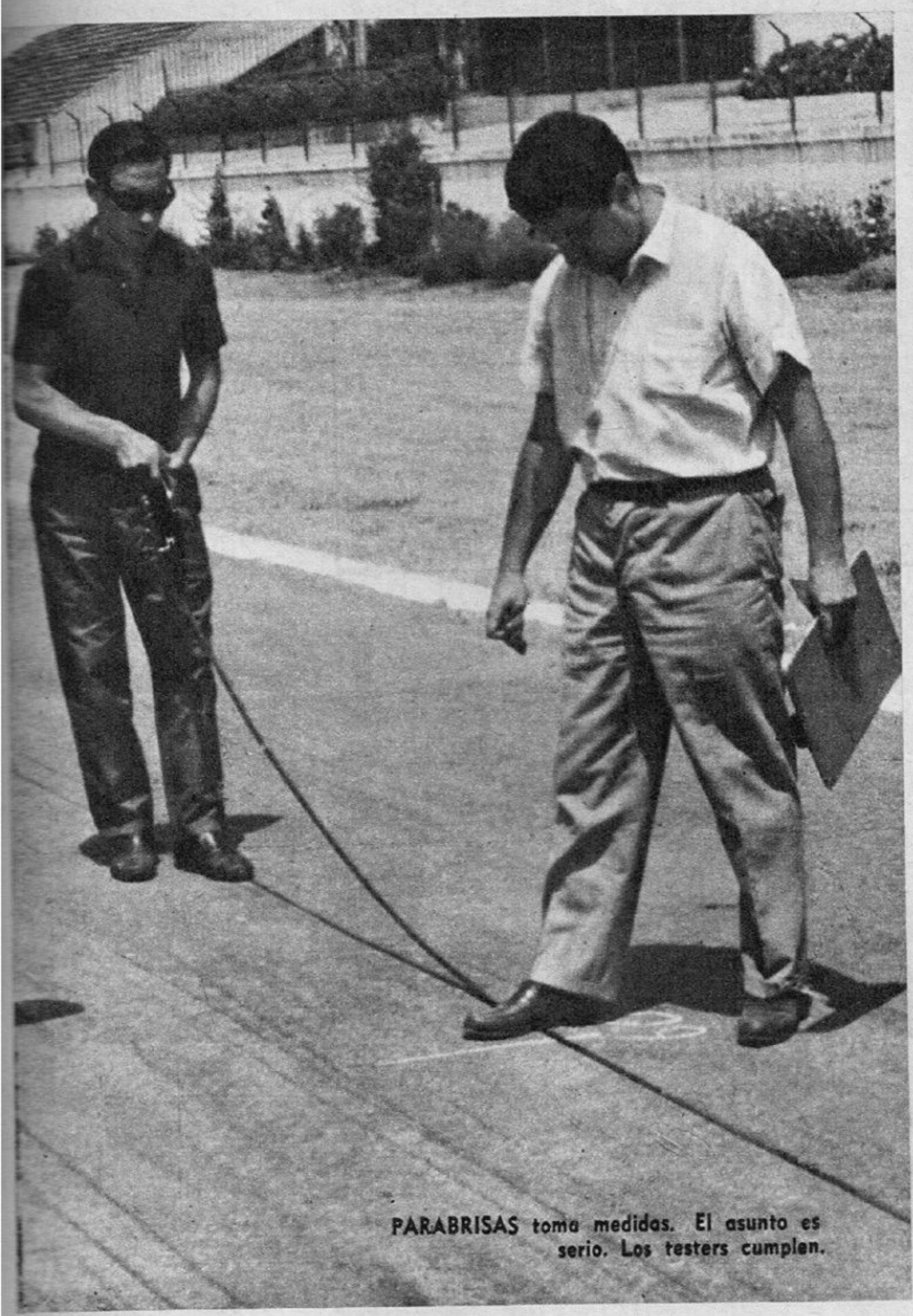
EN MARCHA

El enriquecimiento de mezcla para los arranques se efectúa mediante una manivela que envía nafta cruda al conducto de admisión sin ser mezclada con aire. Nosotros no tuvimos oportunidad de utilizar el mecanismo en virtud de la temperatura alta que hubo durante la prueba. Los arranques fueron prontos y seguros. El pedal de arranque vuelve a su posición normalmente. La corona dentada solidaria al mismo mueve el eje secundario de la caja de marchas. Preferentemente hubo que accionarlo cuando la Veloneta estaba montada en el caballete para aumentar la dimensión del recorrido operable.

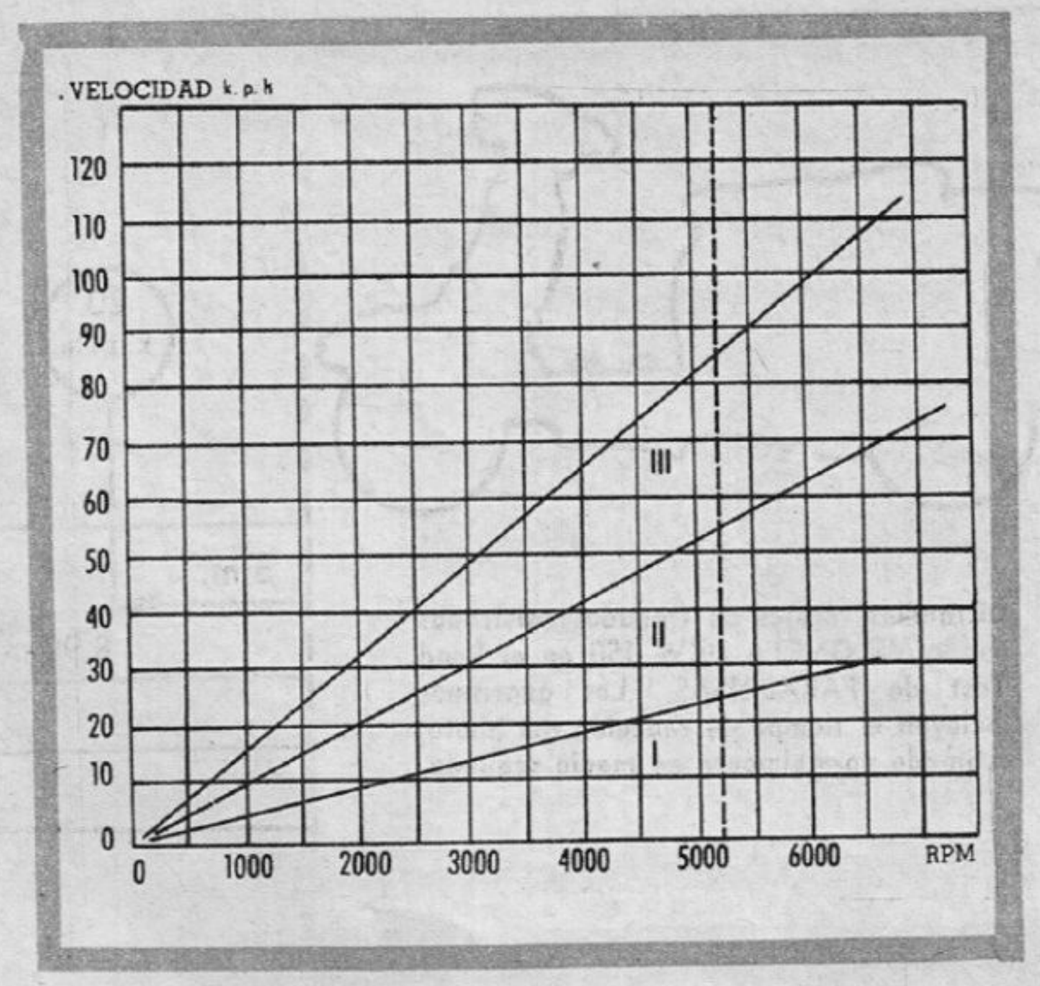
En la suspensión delantera, observamos la falta de un elemento telehidráulico de efecto simple que podría absorber con comodidad los efectos del rebote en caminos desparejos. Por lo demás, las trepidaciones no llegan mayormente a los brazos del piloto.

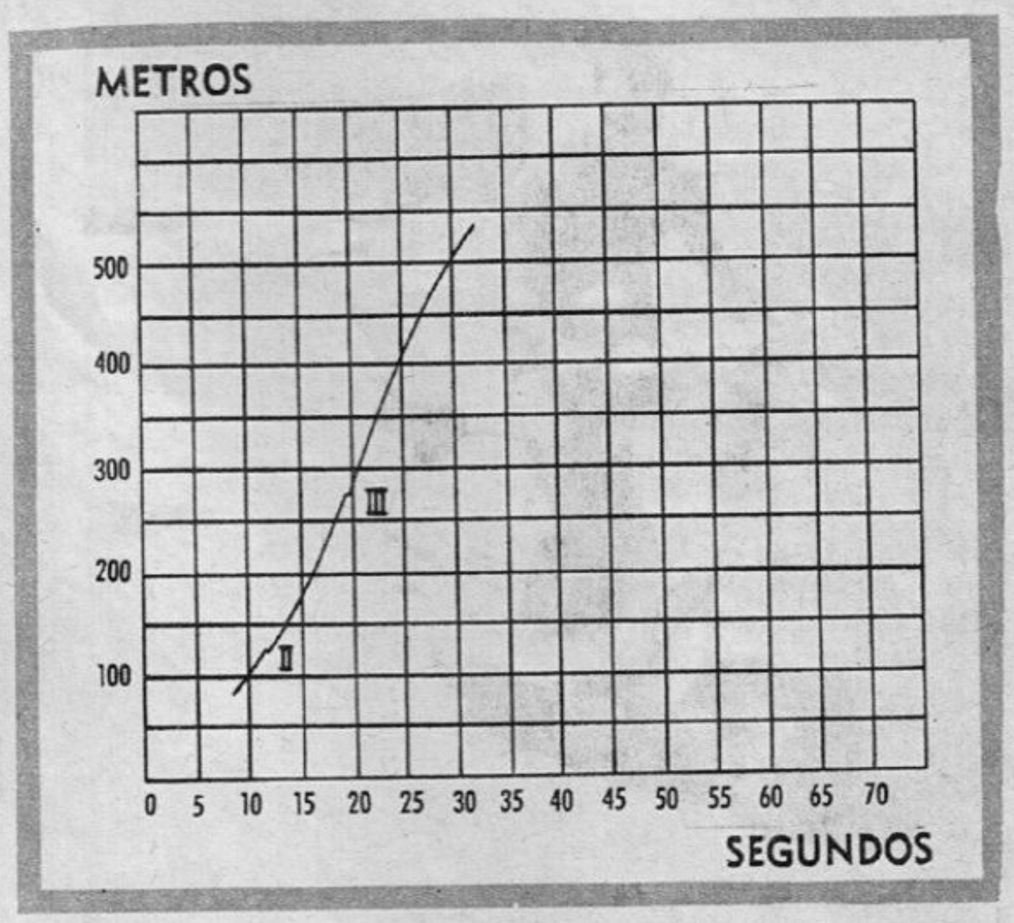
La marcha es suave y silenciosa aun a altos regímenes. El embrague tomó contacto hacia el final del recorrido de palanca y no perdió regulación a todo lo largo de la prueba. Por otra parte, creemos que la exclusividad del volante magnético en la atención de todas las necesidades eléctricas, elimina de hecho la posibi-

https://argentoteca.blogspot.com



PARABRISAS toma medidas. El asunto es serio. Los testers cumplen.





lidad de "pannes" en el sistema. Ningún problema.

Las reacciones son buenas, pero a regímenes muy particulares. Estamos de acuerdo en que la diversidad de usos que se le dieron a la caja de la Veloneta (fue y es usada en los modelos de 125 y 150 c.c., en la primera serie de motonetas y en toda la línea de motocarros) haya abaratado costos de fabricación, pero a nuestro saber y entender, la categoría de este modelo merecía una especial atención en cuanto a la caja de velocidades.

Necesita cuatro marchas con urgencia.

Nuestra opinión respecto a la manera de solucionarlo es la siguiente, considerando el problema de costo que representa diseñar, construir y experimentar una nueva caja, todo se reduce a adaptar la del modelo 200 cc., que tiene cuatro marchas bien distribuidas. Hay —sin embargo— buenas salidas y excelentes reprises, cuando se logra acertar el régimen. No hubo semáforo o bocacalle que dejara de ver a la Veloneta picando en punta.

Lea una nueva nota del Servicio Jurídico de Parabrisas ("Nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda") en el próximo número que aparece el 16 de abril

La maniobrabilidad es muy buena, cosa que suele suceder en los vehículos de este tipo, donde el arco útil de la dirección es amplísimo.

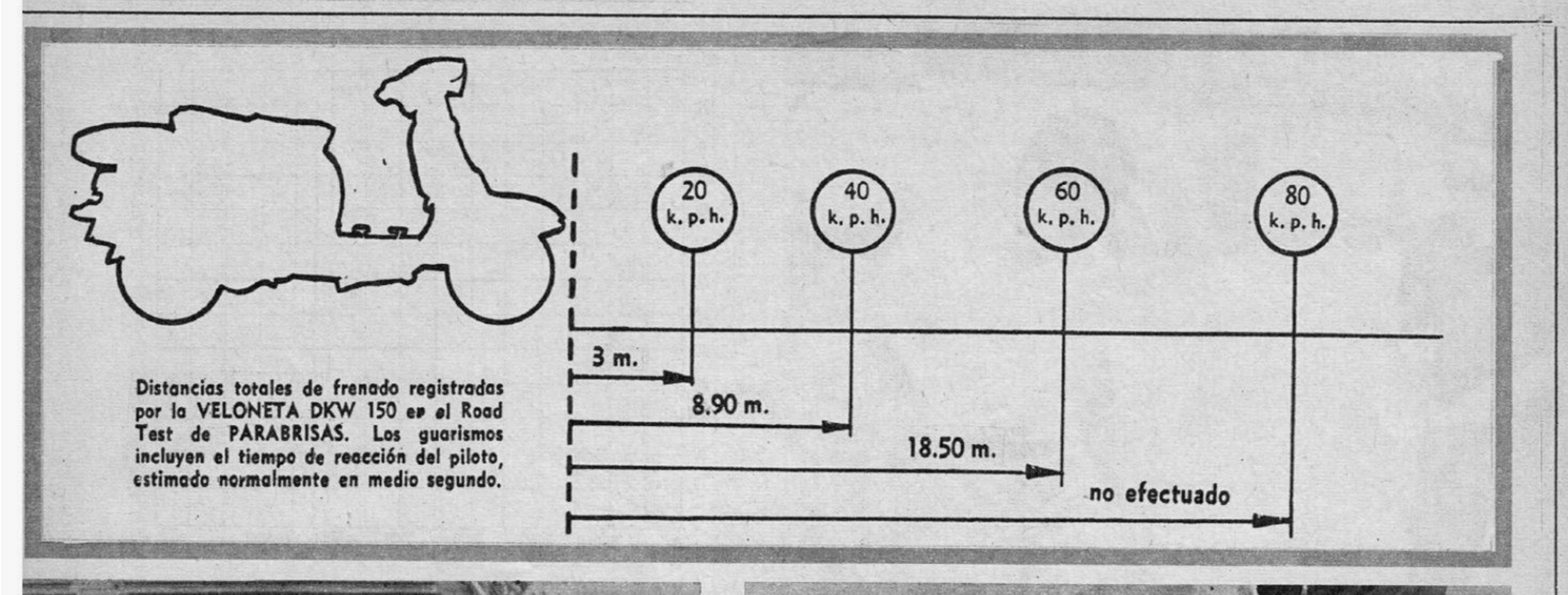
Circulando a poca velocidad habría que hablar de "penetración" mas que de maniobrabilidad, ya que insertamos la Veloneta en huecos increíbles. También ésta es una característica habitual de las motonetas, pero debemos recalcarla con particular énfasis, refiriéndonos a la Veloneta.

Naturalmente la estabilidad no es brillante, sobre todo andando rápido, pero dentro de los límites lógicos de velocidad hemos disfrutado de tenidas normales. Los frenos funcionaron sin problemas y, salvo algunos bloqueos en la rueda trasera, no tuvimos —marchando— mayores dificultades. Hubo pérdidas de regulación fácilmente obviadas.

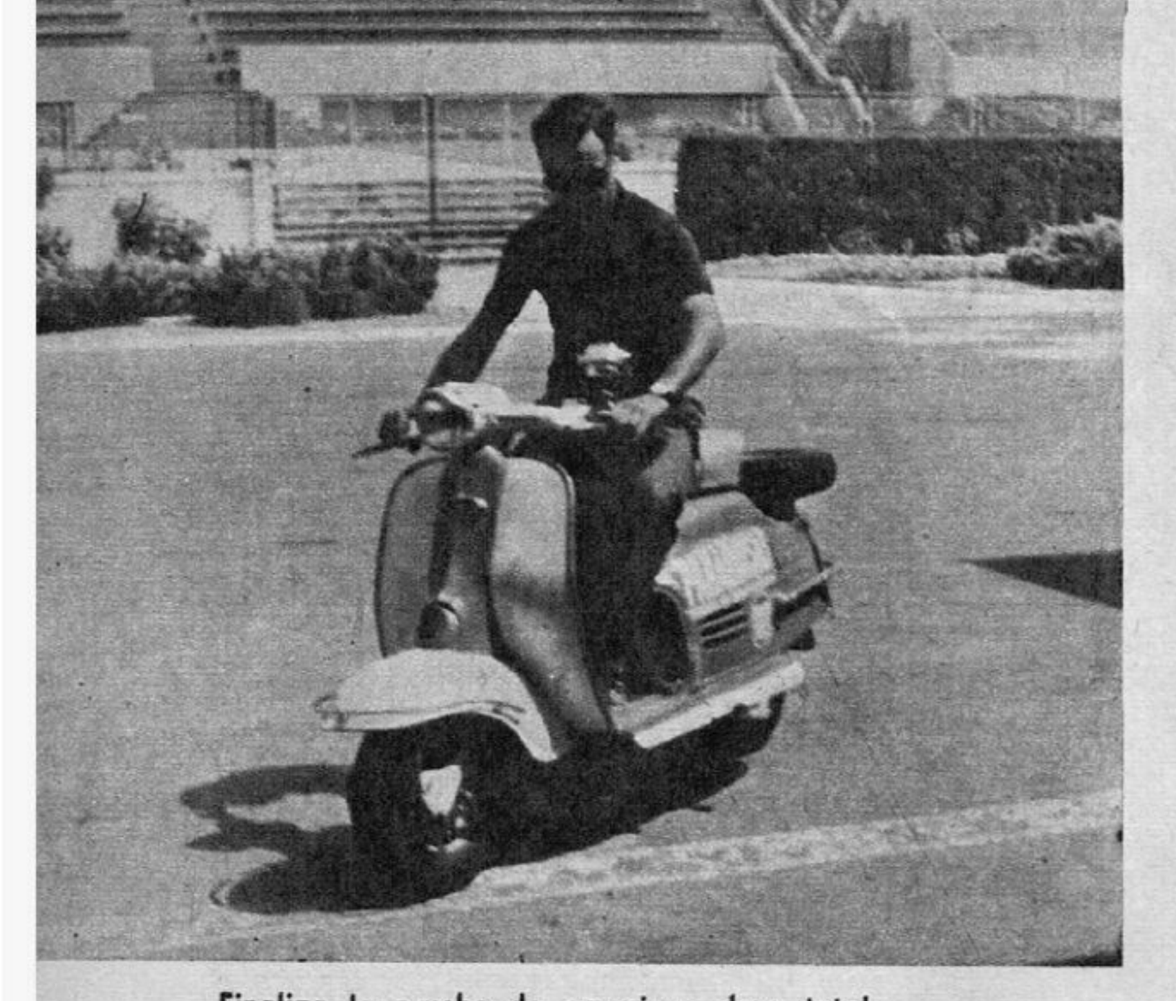
Al menos en la unidad que testeamos nosotros, ambos frenos perdieron regulación con frecuencia. El freno trasero funcionó muy bien, pero el delantero, probablemente por un problema particular de adherencia en las cintas, no hizo lo propio. Nos consta, sin embargo, que otras "Veloneta" de línea que manejamos en la fábrica no padecen el mismo problema.

El velocímetro no tiene prácticamente error, y ello nos parece una

https://argentoteca.blogspot.com



Distancias totales de frenado registradas por la VELONETA DKW 150 en el Road Test de PARABRISAS. Los guarismos incluyen el tiempo de reacción del piloto, estimado normalmente en medio segundo.



Finaliza la prueba de empuje y drag total.

Señalación del punto de frenado.

medida muy honesta y original, en la época en que muchos fabricantes venden kilómetros por hora "teóricos". Sin embargo, le falta iluminación.

Creemos necesario referir un párrafo a la robustez del motor. Como la devolución de la Veloneta se postergó unos días —sin que nadie de PARABRISAS se haya ofendido— tuvo la motoneta algunas funciones cumplidas fuera lel test, como, por cumplidas fuera del test, como, por ejemplo, urgentes tránsitos fuera de programa.

En esas oportunidades la hemos *roscado* despiadadamente. Hubo límite de velocidades y alternativas sin protestas y francamente nos maravilló la dureza del material.

La turbina funciona perfectamente, y gracias a ello no debimos enfrentar problemas de temperatura. El desagote de aire caliente se efectúa normalmente.

Los bemoles del tanque frontal se contrarrestan con una gran comodidad para abastecerlo. Buena autonomía y buen consumo son los comentarios que nos sugirió la marcha prolongada.

Circulando en ruta —70 kph de velocímetro para crucerear— queda frecuentemente sin reserva de potencia, cosa que se pone —sobre todo— de manifiesto en los sobrepasos. Pero, como en todo vehículo con este problema, la solución consiste en salir a la mano izquierda cuando se está sobre el sobrepasado, aprovechando las virtudes de la segunda velocidal, que es extensa.

CONCLUSIONES

Están dadas por el volumen de ventas, y la cantidad de unidades exportadas a toda América. Es linda, agradable, silenciosa. Con algunos toques en la caja de velocidades puede llegar a convertirse en la motoneta ideal. Material hay.

La proyección industrial de D.K.W. no solo se pone de manifiesto en las cifras referentes a la importación, sino también en la performance deportiva de sus modelos especiales y en la robustez de su departamento experimental.

Aparte de generar nuevos modelos, nos consta que se trabaja en la solución de los problemas que presentan los actuales, de manera que el usuario vea asegurada su inversión luego de efectuar la compra.

La importancia comercial de un buen service fue estimada en toda su dimensión, al menos en lo que PARABRISAS pudo comprobar, y ello merece nuestro cabeceo aprobatorio.

Como colofón, digamos que la Veloneta nos dejó la sensación de valer lo que cuesta. No sabemos que márgenes incluye la financiación, pero al menos su precio "al contado" guarda equilibrio con performance, consumo, prestación, potencia, comodidad y presentación... *

https://argentoteca.blogspot.com

¿ CADA CUANTO CAMBIA UD. EL ACEITE ?

Todo no es todo. Hay mucho que decir sobre los aceites lubricantes. Pero este esquema del problema podrá orientar en lo fundamental sobre la cuestión

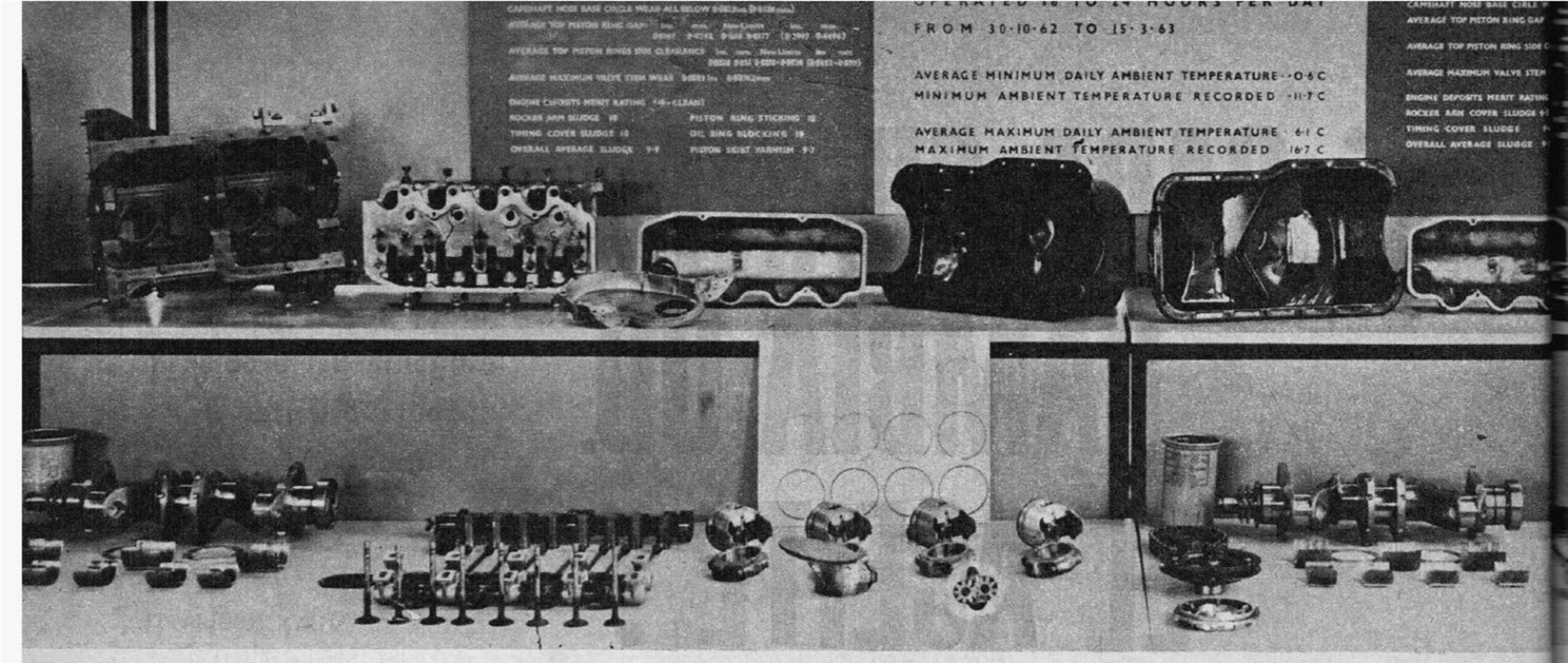
JUAN ROGLIATTI

Una de las cosas que no deja de impresionar a los automovilistas extranjeros que se encuentran en la Argentina es la preocupación de sus colegas argentinos por el aceite lubricante de sus motores: no se trata tanto de marcas, si bien como en todos los otros problemas hay partidarios de una u otra marca, sino de la duración del aceite en servicio. Mucha gente cambia puntualmente el aceite cada mil kilómetros, otros lo cambian cada 1500 ó 2000 km., aun cuando las instrucciones particulares de los coches indiquen más kilometraje; pero en general estas instrucciones para coches de fabricación nacional de tipo muy similar a los coches del modelo original, no recomiendan nunca los recorridos que son normales en otros países antes de cambiar el aceite. Hoy en día es normal cambiar el aceite cada 6000 km. en la mayoría de los coches siendo en ciertos casos el recorrido entre cambios de 9.000 km. y para los Fiat ha sido establecido un recorrido de 10.000 km. entre cambios; naturalmente, teniendo cuidado de mantener el nivel correcto en todo este lapso, agregando aceite nuevo cada vez que es necesario. Es más, desde hace algunos meses la compañía inglesa British Petroleum (BP) ha lanzado a la venta un aceite que tiene la notable característica de poderse utilizar por un kilometraje doble de lo que recomienda el fabricante del automóvil, hasta un máximo de 16.000 km. O sea que si el fabricante recomienda cambiar el aceite cada 5.000 km., con el nuevo Long-Life (que significa larga vida) se pueden recorrer 10.000.

La compañía petrolera garantiza que todo irá bien y para demostrarlo tiene una documentación de las pruebas hechas con varios coches sobre un total de tres millones de km. de recorrido, en invierno y en verano a baja velocidad y en corridas de horas seguidas, etc.

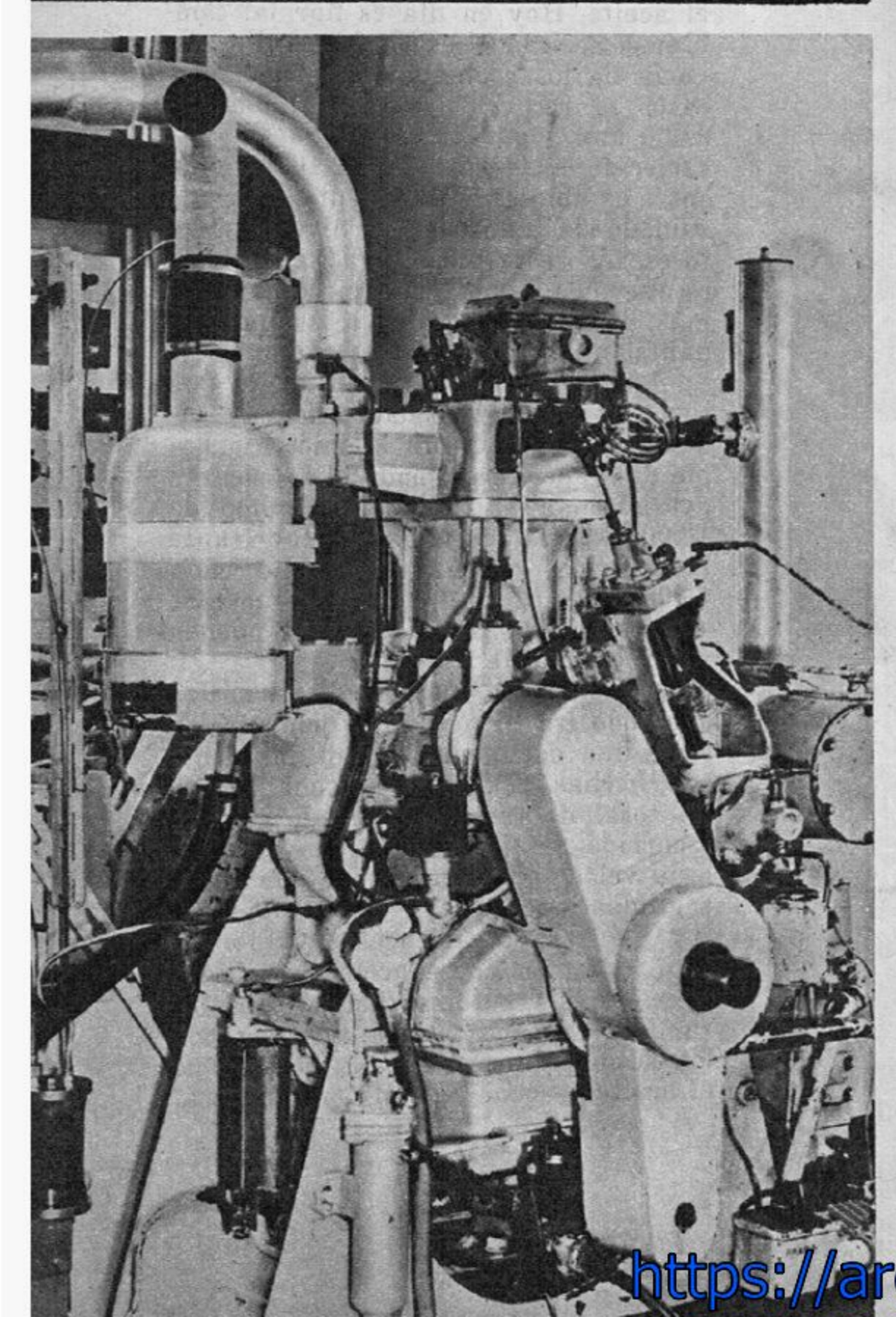
¿Qué pasa con el aceite? Mejor dicho, ¿qué pasa con el aceite argentino? ¿Es que los automovilistas están tirando el dinero por la ventana con los cambios innecesarios, o en realidad el aceite es peor que en otras partes?

https://argentoteca.blogspot.com



¿CADA CUANTO CAMBIA UD. EL ACEITE?

Hoy en día, ha pasado de moda la costumbre de cambiar aceite cada mil kilómetros. La duración de un auto chico está dada no por los cambios de aceite, sino por la forma en que el coche es manejado. La técnica de producción de lubricantes avanza paso a paso con la de las fábricas de automóviles.



A estos interrogantes deben contestar las grandes firmas petroleras confirmando si el aceite corresponde a los tipos internacionales reconocidos, en cuyo caso y sin más trámite se pueden ir aplicando las recomendaciones de los fabricantes de automóviles.

Para puntualizar el problema diremos que las funciones del aceite para un motor a explosión son tres: En primer lugar debe lubricar las partes para reducir el roce y el desgaste, luego debe enfriar en la medida que no puede lograrlo el agua o el aire de enfriamiento (especialmente en los motores enfriados por aire la función del aceite es fundamental para la refrigeración), y por fin tiene que mantener limpio el motor. Es precisamente esta última condición la más difícil de mantener, pues los mismos elementos que ensucian el motor tienden a destruir las propiedades lubricantes del aceite y por lo tanto su duración: las partículas de metal desprendido de las piezas del motor, partículas de carbón de la combustión, algo de combustible que se filtra y humedad que se condensa, forman en conjunto un barro pegajoso que además se seca con el calor y queda adherido en todas partes, tapando los agujeros de circulación y contribuyendo al desgaste prematuro.

El aceite, para poder enfrentar estos enemigos, debe ser detergente: en realidad todos los aceites lubricantes son detergentes en medida diferente, es decir, tienen algo de capacidad de disolver y arrastrar la suciedad que se forma en el motor, de manera que, al hacer el cambio, el aceite viejo se lleva todo; esto siempre y cuando todo se haga como corresponde, y en particular el aceite sea sacado del motor bien caliente y dejando escurrir bien.

Otras características necesarias para hacer un buen aceite deben ser la resistencia a la oxidación, o sea el mantenimiento de las propiedades lubricantes después de largo tiempo, y la resistencia a la laminación, o sea que no se desprenda fácilmente de las superficies que debe proteger. Por fin, si el aceite tiene características de viscosidad tales que a temperaturas bajas es fluido, pero se mantiene suficientemente estable a temperaturas altas, se dice que el aceite es "multigrado" o de "viscosidad estabilizada", o sea que se puede usar indiferentemente en invierno como en verano, usando siempre la misma gradación SAE.

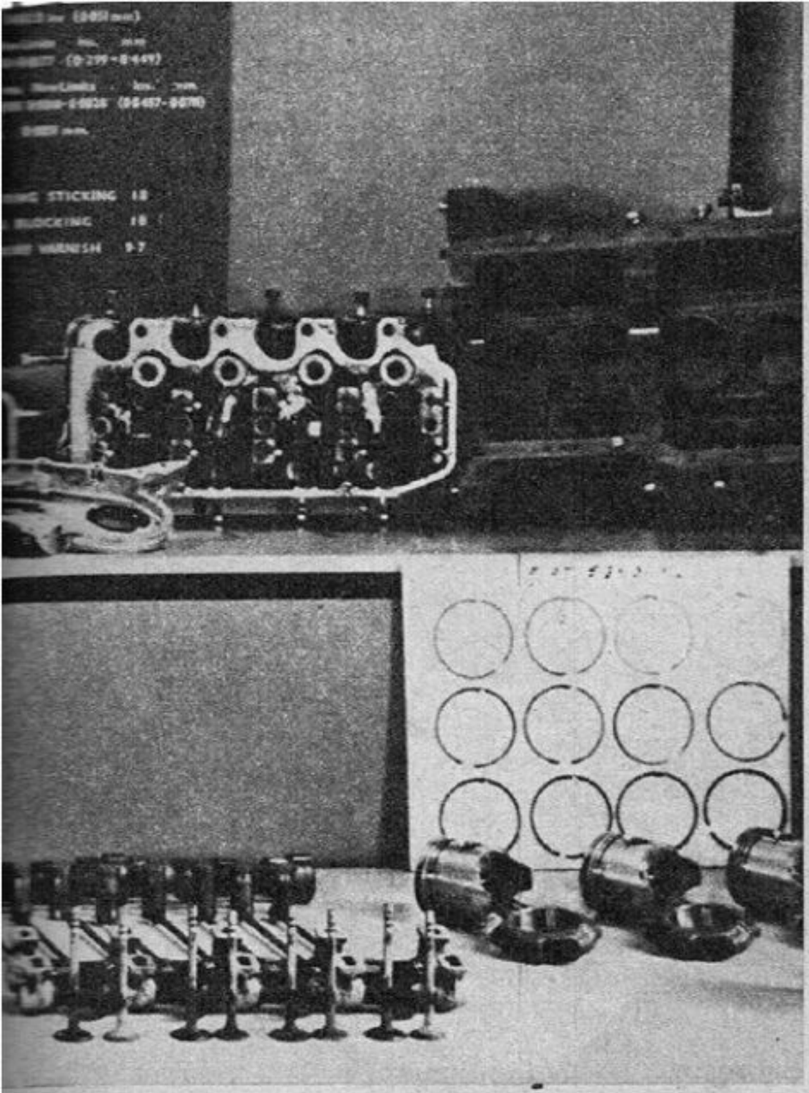
Hay una caracterización más que se refiere a los aceites especialmente indicados para temperaturas muy bajas; estos aceites tienen la letra "W" junto al número que indica la viscosidad SAE, y esto indica que el aceite tiene aditivos especiales que aumentan su dispersión a muy bajas temperaturas.

Como se ve, se trata de características diferentes y, hasta cierto punto, independientes, porque un aceite puede ser detergente y no multigrado o viceversa, y puede ser de larga duración; para este último fin se emplean también aditivos especiales contra la formación de productos ácidos, que atacan fuertemente las partes metálicas del motor. A su vez, estos aditivos se identifican en gran parte con los aditivos detergentes.

Las normas que han sido adoptadas casi universalmente para definir la detergencia de los aceites (para la viscosidad ya está la gradación SAE) son las mismas normas del ejército de los Estados Unidos para los motores diésel. De esta manera, se tienen cuatro tipos básicos, a saber: Mil -L 2104 A: este tipo no tiene en teoría ninguna propiedad detergente, pero en realidad todo aceite tiene algo de esa propiedad; Suplemento 1; Suplemento 2; Serie 3; tienen en diferente intensidad las propiedades detergentes para los motores diésel, de modo que para los motores a nafta, cuyas condiciones son menos difíciles, basta en general el Suplemento 1.

En el caso especial del aceite BP Longlife se trata también del tipo Suplemento 1, pero con agregados especiales (que son el secreto de este tipo

https://argentoteca.blogspot.com



de aceite) que mantienen las propiedades detergentes por un tiempo muy largo.

Estas características se miden por medio de pruebas con un motor diésel patrón, por la razón ya mencionada de que el diésel es más "difícil" para el aceite. Está fabricado por la Caterpillar y es un monocilíndrico con características particulares, en el que se controla el depósito de substancias sólidas después de 100, 200, 500 y hasta mil horas de marcha; en particular, la prueba para caracterizar el Suplemento 1 tiene las características siguientes: cuatro períodos de marchas de 120 horas cada uno, cambiando el aceite en cada período; velocidad 1000 revoluciones p.m., temlocidad 1.000 revoluciones p.m., temperatura muy baja especialmente calculada para que las condiciones sean peores) combustible diésel con azufre en cantidad uno por ciento.

Para superar la prueba "Suplemento 1" al final de las 480 horas, el desgaste de la camisa, aros y pistón no debe ser apreciable con instrumentos(calibres y pesas) y los depósitos en la primera ranura de aro deben ser no más del 25 por ciento, mientras que en las otras ranuras no debe haber más que señas de lacas y suciedad. Durante la prueba, el motor cuyas medidas son diámetros 146 mm. y recorrido 220 mm. tiene que desarrollar constantemente una potencia de 20 HP.

Hay otras condiciones que los aceites tienen que poseer para ser aptos para buen servicio durante los largos períodos que se están acostumbrando ahora; por una parte, se pueden identificar como HD (heavy duty), o sea para trabajo pesado, aquellos también para uso en los diésel; para los motores a nafta se ha establecido la prueba MS (Motor Severe) en cinco escalones diferentes de importancia, por lo que si un aceite ha superado la prueba MS serie V, está en las condiciones óptimas de resistencia.

Existe también la prueba CLR L38 para control de la resistencia del aceite contra la oxidación y consiguiente formación de productos que atacan el metal de los cojinetes. Para esta prueba se utiliza un motor a nafta de un solo cilindro con 700 cc. de cilindrada, en el que la temperatura del aceite es controlada muy exactamente, y existe además un sistema de aspiración en el cárter de manera de favorecer el pasaje de gases del cilindro al cárter para que se mezclen con el aceite. Esta prueba se hace en períodos de 40 horas después de los cuales se examinan el pistón (para ver si hay lacas) y los cojinetes (para controlar la corrosión). Se aprovecha también para controlar si el aceite se pone más viscoso.

Indudablemente, la prueba más interesante, aun para el público en general (y muy importante para los técnicos), es la que se lleva a cabo valiéndose de la ayuda de las radiaciones atómicas.

En un motor de prueba se arma un aro de pistón al que previamente se tuvo por un tiempo en una "pila atómica"; como resultado de ello el aro se volvió radiactivo, por lo que se llama radiactividad adquirida o artificial; está demás decir que el manipuleo de semejante artefacto es muy delicado, se hace con largas pinzas, los obreros se turnan cada pocos minutos para recibir una dosis de radiactividad inferior al nivel peligroso.

Una vez armado, el motor se pone en marcha y el aceite lubricante circula por el motor y por un recipiente blindado en el que se ha colocado un detector de rayos gamma; por medio de una técnica refinada se logra determinar la cantidad exacta de material desprendido de los aros, con el recuento de las partículas radiactivas en suspensión en el aceite. La sensibilidad de este sistema es enorme y tan superior a los controles por medio de medidas comunes que permite determinar el desgaste después de pocas horas, hasta de minutos de marcha. Es posible también determinar el desgaste que se produce con el motor en frío, al arranque, y en toda otra condición pasajera.

Las pruebas de los aceites son hechas partiendo de dos extremos opuestos; por una parte, los fabricantes de aceites hacen las pruebas de sus productos en motores distintos, y por otra, los fabricantes de automóviles hacen las pruebas de diferentes aceites sobre sus motores, para poder tener una razonable seguridad de que todos los aceites de las mejores marcas son adecuados. Esto por demás confirma la opinión de que no es buena economía usar aceites de marcas misteriosas o de calidad inferior, pues no han sido probados a fondo ni por su fabricante ni, por cierto, por el constructor del auto. Unos y otros tienen todo el interés en que sus productos hagan el mejor papel y colaboran para este resultado.

Las condiciones generales del coche para que el aceite dure todo lo posible son, naturalmente, las de un buen funcionamiento: carburación y encendido en buen estado para asegurar una buena combustión y ningún filtraje de nafta al cárter; sistema de enfriamiento en buenas condiciones para no superar las temperaturas máximas; filtro en buen estado, y lubricante adecuado; si el sistema de filtración del aire es mantenido en perfecta eficiencia, y si no hay una entrada fácil para el polvo en el cárter, puede decirse que también en los caminos de tierra pueden obtenerse los mejores resultados, pero en general las distancias a recorrer son proporcionalmente menores, entre cambios de aceite.

En cuestión de aceite, el único secreto se refiere a los aditivos que cada fábrica pone en sus productos para dar el máximo de rendimiento; este secreto no interesa el particular; todo lo demás es claro, matemático y establecido en normas que hemos tratado de resumir. No hay por lo tanto motivo de hacer una novela de suspenso ni ser aprendiz de brujo para saber cuándo hay que cambiar el aceite, sin gastar plata en el aceite mismo, ni más tarde en el motor. Porque si bien es cierto que el motor se arruina si no se cambia el aceite, no mejora en nada cambiándolo todos los días. *

https://argentoteca.blogspot.com

"Ese hombre tiene un no sé qué..."

TIENE EL ATRACTIVO DE LOS HOMBRES QUE USAN ICE BLUE

En todo momento su forma de actuar revela amplia seguridad, tiene magnetismo... personalidad... El sabe lo que quiere, por eso, prefiere ICE BLUE Aqua Velva, loción para después de afeitarse. Sus propiedades humectantes entonan y vivifican su piel. Disfruta durante todo el día de una fragancia intensamente fresca, es el personalísimo y varonil perfume ICE BLUE.

https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO ARGENTINO

ETENES BLINDADOS CON SILICONES. — Continuando sus proyectos de expansión con el perfeccionamiento y la incorporación de nuevos productos, Tam Retenes S. A. I. C. anunció que a su línea de Retenes Vicente Blindados se suman los nuevos diseños de retenes con guarnición de silicones, primera fabricación en el país, recomendados particularmente para temperaturas superiores a 150°C (300°F). Tam Retenes S.A.I.C. cuenta con un servicio de asesoramiento técnico para todo tipo de problemas de "sellado de mecanismos en maquinarias y motores".

GOFFRE, CARBONE Y CÍA. S.A.C.I. — Esta empresa, que lleva más de 44 años de experiencia en el ramo automotor, ha encarado la promoción de venta de equipos y accesorios para la instalación de estaciones de servicio en todo el país. El departamento de la empresa que se encarga de esta promoción ha sido totalmente modernizado, y ofrece a los usuarios equipos y accesorios, asesoramiento de proyectistas, instaladores y técnicos propios, catálogos, folletos, planos, etc.; financiación y service por intermedio de sus seis sucursales, ubicadas en Rosario, Córdoba, Bahía Blanca, Tucumán, Mendoza, Mar del Plata, y de su casa central en Buenos Aires, Viamonte 1549, Tel. 41-0051.

NUEVA SUCURSAL SKF. — La Compañía SKF Argentina S.A.C. e I. inauguró una nueva sucursal, sita en Viamonte 1450, T. E. 40-3417-19 y 3649, Capital, para la venta de sus rodamientos a bolillas y rodillos, en plena zona de casas de repuestos y accesorios para industrias y automotores.

RECAUDACIÓN DE ARANCELES DEL REGISTRO DE AUTOMOTORES. — Suscribióse un convenio entre el Ministerio de Educación y Justicia y la Caja Nacional de Ahorro Postal, por el cual se encomienda a esta última institución la recaudación de los aranceles del registro de automotores. El Dr. Roberto A Billinghurst, subsecretario de Justicia, manifestó que el gobierno está firmemente decidido a llevar a feliz término el registro. Los automotores cero kilómetro comenzarán a ser registrados con la colaboración del Ejército.

ASOCIACION DE FABRICAS DE AUTOMOTORES. — Realizada la asamblea anual ordinaria de AFA fueron elegidos los miembros de la nueva C. D. de esta entidad, que agrupa a siete importantes fábricas de automotores.

Presidente: Sr. Douglas B. Kitterman (Ford Motor Arg.); vicepresidente: Sr. H. R. Guido Clutterbuck (Siam Di Tella Automotores S.A.); secretario: Sr. Walter H. Gussenhoven (General Motors Argentina); vocales: Ing. James F. McCloud (Industrias Kaiser Arg. S.A.), William A. Mosetti (Mercedes-Benz Arg. S.A.); Dr. Raúl R. Colombres (Fiat Someca Concord S.A.), y Sr. Fred Luss (Fevre y Basset Ltda. S.A. - Chrysler Arg. S.A.).

MEDALLA DE ORO. — En el transcurso del festival de la revista "Coltax", directivos de Perkins Argentina S. A. I. C. entregaron una medalla de oro a la Sra. Gladys de Fedrizzi en cuyo reverso figura la inscripción siguiente: "A la primera colectivera argentina."

RIC-ROT S. A. I. C.—Con la presencia de los ingenieros Antonio Bianchi, de "Velocidad" y Lázaro Musih, de "Parabrisas"; de los señores Salaberry, de "Coche a la Vista"; Osvaldo Stigliano, de "Motor"; Juan C. Benvenuto, de "Automotores Argentinos"; Carlos M. Thiery, de "Parabrisas"; Jutronich, de "Vea y Lea"; José B. Vazeilles, de "Rugir de Motores"; Miguel A. Merlo, de "La Razón" y Horacio Speratti, de "Velocidad", se realizó en el Hotel Palace de Rosario una conferencia de prensa con funcionarios de la empresa Fric-Rot SAIC.

Ante el grupo del Círculo de Periodistas del Automotor fue expuesta la labor

para los hombres que están a la vanguardia en todo!

ESPUMA INSTANTANEA

ICE BLUE

de williams

Viene en aerosol para aplicar **sin brocha...** lista para la máquina. Se identifica por la personalísima y varonil fragancia ICE BLUE. Brinda la afeitada más fresca, rápida e impecable, para los hombres que viven activamente!

https://argentoteca.blogspot.com

CONFIENOS EL
CROMADO
DE LOS ACCESORIOS DE SU AUTOMOVIL
Durarán más...
Lucirán mejor...
SE ACEPTAN TRABAJOS DEL INTERIOR
PULETTI & Cía.
TRADICIONALES ESPECIALISTAS DEL CROMADO
J. SALGUERO 642-50
T. E. 86-3176 y 6317 Bs. Aires

● ENCENDIDO
● CARBURACION
● REPUESTOS
DEA
ESPECIALIDAD ENCENDIDO TRANSITORIZADO
Av. MAIPU 1586 - Vte. López

IMPORTADORES
UNA GRAN ORGANIZACION COMERCIAL AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
Detroit S.C.P.A.
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES. 1333-37-41
T. E. 54-5649 Bs. As.

Colóque cintas de frenos sistema
BINDING BRAKES
vulcanizadas al patín
Casa CIVIL
DISPONEMOS DE PATINES EN CANJE
RECTIFICAMOS CAMPANAS
Taller: EL CANO 3626
Ventas:
Av. FOREST 1184 · Tel. 54-5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

NOTICIERO ARGENTINO

desplegada por Fric-Rot desde su fundación en 1958, la evolución de su capital que hoy se eleva a la suma de 130.000.000 de pesos; la transformación por resolución de sus socios de la firma Calera Ruata y Cía., constituida en 1945, en la empresa Fric-Rot que se dedicó a la fabricación de distintos modelos de amortiguadores para la mayoría de los vehículos de todo tipo que recorren los caminos del país y producción de horquillas y suspensiones para motocicletas.

En 1959 se inició el reequipamiento con las primeras maquinarias automáticas de alta precisión a las que se agregaron nuevas y modernas máquinas al conceder el Eximbank un crédito de 100.000 dólares por intermedio del Banco Industrial de la Nación. El reequipamiento marcó además una nueva etapa de capacitación técnica del personal a cargo de prestigiosas firmas especialistas, al mismo tiempo que altos funcionarios efectuaron viajes a los centros principales de producción de amortiguadores (Estados Unidos, Italia, Francia, Brasil, etc.). Paralelamente al desarrollo de este programa de expansión fueron totalmente automatizadas las líneas de limpieza, montaje y pintura.

Los funcionarios de la empresa señalaron a los periodistas especializados que Fric-Rot S.A.I.C. ha firmado un contrato de licencia y asociación con Gabriel International, Inc. de Panamá, subsidiaria de The Gabriel Co. de Cleveland, Ohio, Estados Unidos, mediante el cual estarán en condiciones de empezar, con carácter exclusivo en el país, la fabricación de todos los mo-

BUJES ByC M.R.
AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agrícolas. Para motores eléctricos, industrias, etc
Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA - 22-9937

EL PEUGEOT 403-404
aumenta pique y velocidad con la LEVA de distribuidor especial para competencias "Turismo Mejorado"
GARANTIA ABSOLUTA
que prepara ENCENDIDO LAGO
ANCHORENA Y ARENALES
Tel. 82-4752 y 80-6446 - Cap.

DONATO MARIO
M. ORABONA
CHAPA - PINTURA
IBERA 1581 - Tel. 701-5287
Alt. Av. Lib. Gral. San Martín 6900
SERVICIO Y PORSCHE

DE CARLO
LINEA COMPLETA de REPUESTOS y ACCESORIOS en GENERAL
MONSA
NAZCA 800 Tel. 611-2678 Cap.

REPUESTOS para CITROEN
FABRICA y VENTA
MIGUEL DEVOTO e Hijos
RIO de JANEIRO 781-793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.

Talleres
ARRIGO AVIANI y Cía. S.R.L.
Automotores
Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Estación de Servicio - Alineación y Balanceo
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
CAVIA 3297
(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)
T. E. 72-4207
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533
PEUGEOT
SERVICIO AUTORIZADO

https://argentoteca.blogspot.com

MECANICA AUTOMOTRIZ

ARIAS PAZ: Manual de automóviles-Edición 1963 $ 680
FERPI: Reparación de automóviles y camiones .. „ 750
EVEREST: Manual para el afinado de motores .. „ 850
RICCI: Servicio Mecánico del DI TELLA 1500 „ 500
BENOIST: Servicio mecánico del Chevrolet .. „ 280
BENOIST: Reparación y ajuste de automóviles Mercedes Benz ..... „ 180
MORETTI: Reparación y ajuste de automóviles Fiat 600-D ..... „ 120
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Renault Dauphine ..... „ 180
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles De Carlo 700 ..... „ 180
VICENTE: Trucaje de motores de 4 tiempos (preparación de autos de carrera) ... „ 300
VALENT: Carburación automotriz al día ..... „ 450
VICENTE: Carburadores, conservación y reparación „ 300
CROUSE: Equipo eléctrico del automóvil ..... „ 1200
RIU: Sistemas eléctricos de automóviles, motocicletas y aviones ..... „ 460
RIU: Esquemas de automóviles americanos, y europeos ..... „ 460
MESNY: Motores Diesel, estudiantes, operadores y usuarios ..... „ 800
NAVEZ: Práctica del motor Diesel, para mecánicos y conductores ..... „ 500
VON DER: Servicio Mecánico del Volkswagen .. „ 380
MESNY: Manual de inyección Diesel ..... „ 600

Editorial América Técnica, Vanini, Lopez y Cía
CORRIENTES 1933 - T.E. 45-6341 Bs. As.

taller especializado

ISARD

- MECANICA
- IMPORTACION
- REPUESTOS
- MANTENIMIENTO
- EQUIPOS ESPECIALES DE CARRERA

SALATINO y Cía. S. R. L.
LAS HERAS 3281-82-6788-Bs. As

EN PLENO CENTRO
SERVICE INTEGRAL
REPUESTOS
DKW
TALLERES
QUINTELA "VIAMONTE"
VIAMONTE 2166
Tel. 47-5418

SERVICE ESPECIALIZADO

- MECANICA INTEGRAL
- REPUESTOS y ACCESORIOS

Renault

REPUESTOS LEGITIMOS PARA MODELO 1951 (4.c.v.)

SALTA 1160 - T. E. 23-8913

NOTICIERO ARGENTINO

delos de amortiguadores protegidos mundialmente por las patentes Gabriel.

FABRICACION DE LARGUEROS PARA LOS CHASIS MERCEDES BENZ. — Por un convenio entre Mercedes-Benz Argentina S. A. y Pratti-Vázquez Iglesias S. A. la empresa citada en segundo término comenzará a producir en su planta los largueros para los chasis de camiones y colectivos Mercedes-Benz.

Pratti-Vázquez Iglesias S. A. utilizará la prensa gigante que tiene instalada en Rivadavia 4402, de Valentín Alsina.

RETIRO DE UN DIRECTOR. — Luego de 36 años de servicio, se ha retirado de Esso S. A. Petrolera Argentina para acogerse a los beneficios de su jubilación, el Sr. Angel Mardoqueo Torres, quien se desempeñó en el cargo de director de relaciones públicas de la empresa desde 1956.

CONFERENCIA DEL INGENIERO FERNAND PICARD.—El director de estudios e Investigaciones de Renault, y ex presidente de la Sociedad de Ingenieros del Automóvil de Francia, Ing. Fernand Picard, pronunció una conferencia en el Alvear Palace Hotel sobre el tema "El automóvil en la vida moderna". El público siguió atentamente la clara exposición, ilustrada con profusión de gráficos.

INAUGURACION. — Un moderno local de exposición, en la avenida Mitre 6551, esquina Salcedo, de la localidad de Wilde, fue inaugurado por la firma Automotores Quilmes S.A.C.F., concesionario IKA, para la presentación de nuevos modelos de unidades de Industrias Kaiser Argentina.

BUJIAS ZIMPAL. — En una reunión de prensa se dio amplia información sobre las bujías Zimpal y su próxima aparición en el mercado argentino. Los señores Víctor

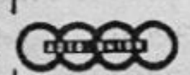
FORD Falcon

SERRA LIMA S. A.
SALON DE VENTAS
Y SECCION REPUESTOS
Av. Sta. FE 3002 - tel. 83-4665/3281
Talleres: MANSILLA 3179/91
tel. 83-2134 / 5864

El cristal curvo de su automóvil
está en
FRUMENTO Hnos.
S. A. C. I. F. I.
IMPORTADORES
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446
Buenos Aires

FABRICANTES DE ALFOMBRAS Y ACCESORIOS DE GOMA PARA AUTOMOTORES
Aconcagua M. R.

PRESTIGIO JERARQUIZA SUS PRODUCTOS



- ALFOMBRAS originales para cada vehículo
- ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
- SILENTBLOCKS
- JUNTAS ELASTICAS v/o MANCHONES
- PATAS de MOTOR
- GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA

STUDEBAKER NSU

y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.

M. PEUMAN R
Industrial y Comercial

ESCRITORIO - DEPOSITO - VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
VARELA 949
Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

EN 1 HORA REPONEMOS RESORTES ROTOS Y MONTAMOS EL NUEVO

TUBO DE SUSPENSION DESARMABLE
EN SU CITROEN 2 CV
REDUZCA GASTO Y PERDIDA DE TIEMPO
Reserve turno a: 50-9676
Organización RECAMB
CUENCA 2379/81 - CAPITAL

BALANCEE SUS RUEDAS EN
Av. LUIS M. CAMPOS 273

Por avisos en estas columnas llame: 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

REPUESTOS LEGITIMOS
Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS para su
CITROËN
AUTOMOVILES ARROYO S.A.
POSADAS 1188 - Tel. 44-1725
(CONCESIONARIA OFICIAL)
SERVICE INTEGRAL
en Billinghurst 2246 - Cap.

SERVI - VENTAS
Tiene todas las marcas y modelos de AUTO RADIO EUROPEOS, AMERICANOS y NACIONALES
Especialidad en transistores
J. M. Fangio y Cía. S. R. L. sección AUTO RADIO
Bdo. de Irigoyen 1315 - Tel. 27-1056 int. 5

REPUESTOS LEGITIMOS
ACCESORIOS Y HERRAMIENTAS DEL AUTOMOVIL EN GENERAL
OPEL
GUARDINCERRI GARANZINI S.R.L.
Av. GAONA 3201/11
Tel. 59-5040 y 7692 Cap.

TALLER MECANICO ESPECIALISTA en
FIAT
600 - 750 - 1100 - 1500 - 2100
José GARBARINO
SERVICE INTEGRAL
Av. de los INCA 5351
Tel. 51-4492 - Cap.

ELECTRICIDAD del AUTOMOVIL
"ARSE" S.R.L.
LE OFRECE LA MEJOR ATENCION PARA SU VEHICULO Y GARANTIA EN TODOS SUS TRABAJOS
- AUTO RADIO
- VELOCIMETROS e INSTRUMENTAL
- LIMPIAPARABRISAS
- ACCESORIOS ELECTRICOS
HORARIO lunes a sábado 8 a 12 y 14 a 21 hs.
CORONEL DIAZ 2017
Tel. 80-1556 - Cap.

BALANCEE SUS RUEDAS EN
Av. LUIS M. CAMPOS 273

Por avisos en estas columnas llame: 32-1424/7989

NOTICIERO ARGENTINO

A. Zitareza, José Dazzi, F. Palies, Esteban Escurdia, Higinio Evangelista, Blas Zitareza, amigos y socios de Zimpal S.R.L., creadora y fabricante de dichas bujías por intermedio de Fernández y Llorente Hnos. y SADRA SRL. trazaron la historia de las experiencias y los métodos cumplidos para conseguir el producto que intentará, además de surtir el mercado interno, la conquista de nuevos mercados en el extranjero.

CENA DE CAMARADERÍA. — Para conmemorar el décimo aniversario de su fundación, CIFARA (Cámara Industrial Fabricantes Automotores, Repuestos y Afines) organizó una cena de camaradería en los salones del Automóvil Club Argentino, con la asistencia de asociados e invitados. El Ing. Julio Broner, presidente de la Cámara, recordó en su discurso los difíciles comienzos de la industria automotriz nacional, comentó su actual desarrollo y solicitó a los industriales mayor cohesión como, asimismo, mejor comprensión de sus problemas por parte de las nuevas autoridades del país.

NUEVO MODELO DE M.G. — Un automóvil M. G. de tipo sport, último modelo de la famosa marca producida en Gran Bretaña por The British Motor Corporation, acaba de llegar a nuestro país por primera vez, importado por los distribuidores locales de la firma Agar, Cross & Co. Ltd. Son sus características: motor de 1.798 c.c. de cilindrada, velocidad máxima de 160 km por hora a 5.500 r.p.m.; posee 4 cilindros, 2 carburadores, sistema frontal de frenos a discos y posterior hidráulicos; techo desmontable, al que puede acoplarse capota de tela; cubiertas para alta velocidad, gran adherencia al suelo.

MOTOCICLETAS PARA LA EXPORTACIÓN. — Fueron embarcadas con destino a Montevideo, consignadas a la firma Incer S.A., importadora y distribuidora de la República Oriental del Uruguay,

SERVICIO MECANICO ESPECIALIZADO
ISARD
DE CARLO
NSU
CEREIJO
Cnel. DIAZ 2013
Tel. 80-1556
Cap.

GERSIL
LINEA COMPLETA DE
Repuestos y accesorios legítimos
Para su DI TELLA 1500
NAZCA 1269 Cap. 59-2656

ALFARD S. R. L.
Cap. $ 280.000.00
REPUESTOS 83-5264
ESPECIALIDAD en WOLKSWAGEN
TALLER 84-2667
BULNES 2727

CORTINAS para LUNETAS
Protejen de las molestias del sol.
Embellecen el interior del vehículo.
Graduables a voluntad
Fácil instalación

VISERAS PARASOL EXTERIORES
Para toda clase de coche o camión

PORTA EQUIPAJES CROMADOS
Tablillas de maderas.
Sólida construcción.
Elegante en todo automóvil.
DEFENSAS PROTECTORAS - ESPEJOS RETROSCOPICOS - SUJETA VALIJAS Y TODO ACCESORIO QUE UD. NECESITE
SIEMPRE EN LA MEJOR CALIDAD
VENTAS: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974
FABRICA y PLANTA DE COLOCACION
TRIUNVIRATO 3655 - Cap. Fed.
CROMOSOL S.A.
AL INTERIOR REMITIMOS FOLLETOS E INFORMES DE QUIEN PROVEE NUESTROS ARTICULOS EN SU LOCALIDAD.

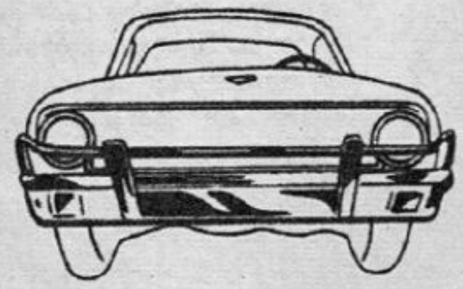
https://argentoteca.blogspot.com

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES

NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS

Jgo. de alfombras de goma piso para coches compactos Valiant - Chevrolet - Falcon etc. en diversos colores.

RADIOS - CALEFACTORES
FAROS - BUSCA HUELLAS
BARANDAS - CORTINAS
VISERAS - ALETAS DE VENTILACION - TRABEX
SOPORTES DE PARAGOLPES - TAPIZADOS ETC.



JUJUY 51
(Pza.Once) Bs. Aires
87-8269/88-2864

REPUESTOS PARA AUTOMOTORES
INSTITEC GRACIELA
RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO
CASA AMBROSINO
UGARTECHE 3288 Bs. As. - 71 - 9751

CASILLA PORTABLE "RELAMPAGO"

Fácil de armar. Ideal para depósito, vivero, garage, cuadrillas taller, fin de semana. $ 6.900
Construída en madera machimbrada nacional. Techo asfáltico. Con 1 puerta y 1 ventana. Sin piso. 3 x 3 m. Precio en fábrica $ 6.900. Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique $ 7.900.- Giros a:
"LA CANADIENSE" Av. CABILDO 4460 Bs. As. 70-0803

BALANCEE SUS RUEDAS EN
Av. LUIS M. CAMPOS 273

Por avisos en estas columnas llame: 32-1424/7989

NOTICIERO ARGENTINO

750 unidades de motocicletas marca DKW que se fabrican en la Argentina con exclusividad para toda América Latina. Este embarque corresponde a la empresa Ernesto C. Bessone S. A. que ha enviado a Montevideo, conjuntamente, motonetas marca Veloneta con motor DKW de 150 cc., una de sus últimas creaciones en esta línea de vehículos. Embarcóse además una gran cantidad de repuestos y accesorios, solicitados por la distribuidora uruguaya para garantizar una adecuada atención.

CUMPLEAÑOS DE LA REVISTA "TURISMO" DEL TOURING CLUB ARGENTINO. — Aparecida en 1907, la revista social "Turismo" del Touring Club Argentino ha celebrado su 55 aniversario. Es la más antigua publicación en su género del continente y una de las primeras en el orden mundial.

CÁMARA DE COMERCIANTES EN AUTOMOTORES.—Por elección, en reunión de la Comisión Directiva, renovó sus autoridades de la Cámara de Comerciantes en Automotores: Presidente, Sr. José María Millet (Millet S.A.); Vicepresidente: Sr. Carlos Pieres (Enrique M. Pieres S.A.); Secretario: Sr. César I. Reyes; Prosecretario: Sr. Divo Lazzeretti (Orlando Lazzeretti e Hijo); Tesorero: Sr. Salomón Winograd (M. Winograd S.A.); Protesorero: Sr. Francisco Villar; Vocales Titulares: señores Marcos Victoria (Viel Temperley y Victorica S. A.), Jorge Denegre Sáenz (Vicente López S.A.), Salustiano Grandío (R. y S. Grandío S.R.L.), Mauricio Pochak (Agencia Floresta), Rafael Pérez Roldán (Rafael Pérez Roldán S.A.), Héctor O. Valerga (Valerga S.A.). Vocales Suplentes: señores Guillermo Billy, Jorge Pena (Central Motor S. A.), Higinio V. Basterrechea (Basterrechea Hnos.), Alfredo Pérez Villena (Automóviles Arroyo S.A.). Revisores de Cuentas: señores Lucio Bollaert (Artymet S. A.) y Osvaldo Graziano (Natalio Graziano e Hijo).

Para su CHEVROLET 400 y Pick-Up.
REPUESTOS LEGITIMOS GM
LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA
PATRIMAR S. C. A.
DISTRIBUIDOR AUTORIZADO GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.
Avda. JUAN B. JUSTO 7158
Tel. 69-2441 Cap.

PEUGEOT Citroën
REPUESTOS Y ACCESORIOS
IMPORTACION FABRICACION
establecimiento TATEOSSIAN Hnos.
CABELLO 3363/65
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

• IMPORTACION
• REPUESTOS
• ACCESORIOS
arcavi
VIAMONTE 2955 - Tel. 86-5646
Capital Federal
BMW - DE CARLO - HEINKEL
ISETTA - ISARD - NSU PRINZ
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

CON SOLO GIRAR ESTA LLAVE SU COCHE QUEDARA AUTOMATICAMENTE ASEGURADO
ANTIRROBO AUTOMATICO

NEIMAN
TRABA DIRECCION
CORTA CONTACTO
DA CORRIENTE Y ARRANCA AUTOMATICAMENTE
TRABA PARA GARAGE QUE PERMITE EL MOVIMIENTO SIN CONTACTO
Marcas que lo adoptaron en Europa: RENAULT, PEUGEOT, ISARD, M. BENZ, FIAT, etc.
Colocación inmediata en: Estanciera, Jeep, Isard, Fiat Peugeot, B. M. C., Simca etc.
AHORA FABRICADO en ARGENTINA
GIRIBONE 1338 - Tel. 54-0011
(2 cuadras Av. Forest. A. Thomas, El Cano)

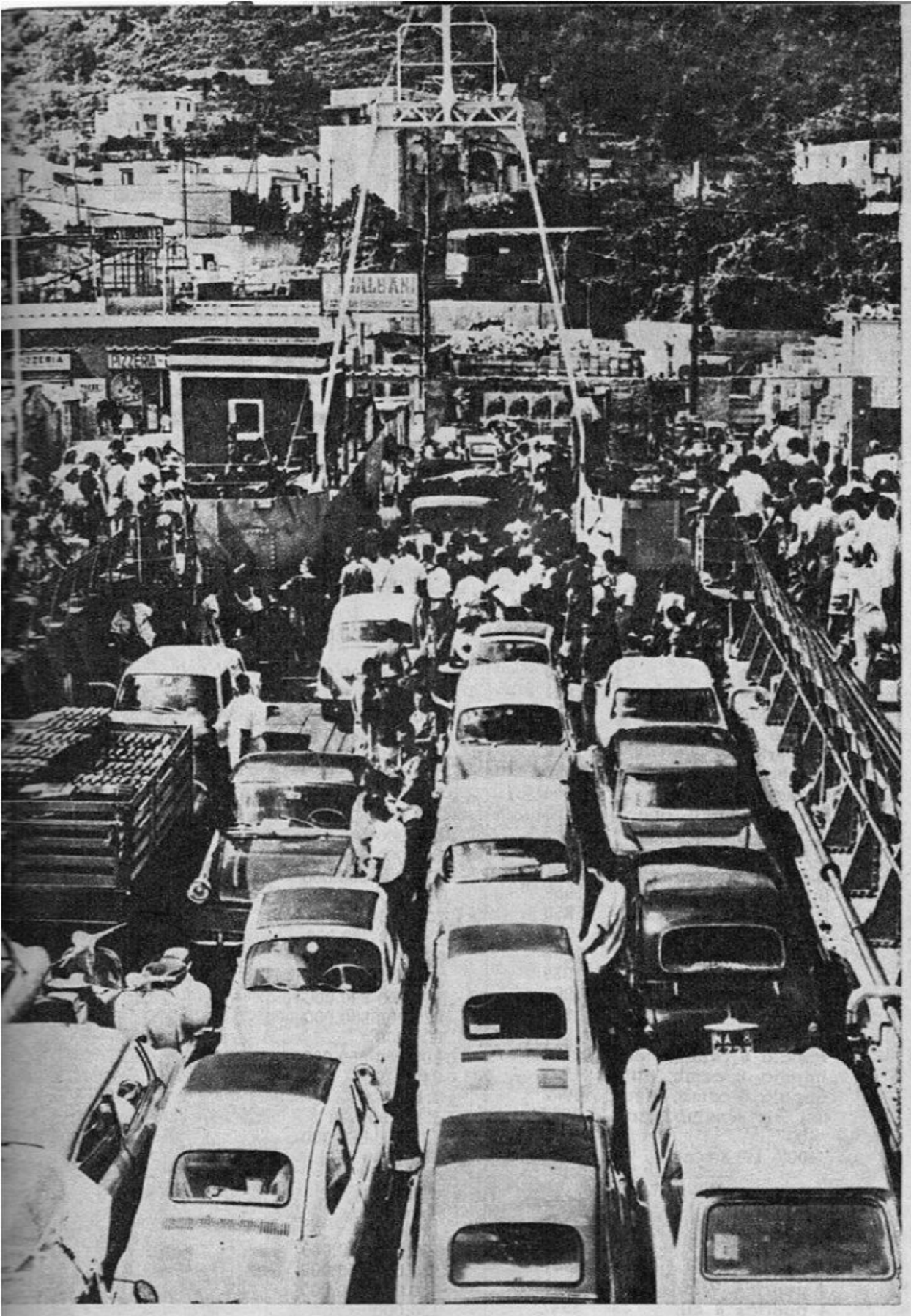
https://argentoteca.blogspot.com

noticiero mundial

Viendo esta foto de primera intención es difícil determinar que los autos se hallan a bordo de la cubierta de una embarcación. Es, en efecto, el ferry-boat entre Capri e Ischia y Nápoles; cuando se tomó la foto estaba repleto porque miles de turistas acudían presurosos a las dos bellas islas. En nuestro país, uno de los tantos aspectos deficitarios del turismo es la cuestión de los cruces de los ríos. Se está "estudiando".

Jean Sunny es un piloto francés cuya especialidad es andar en auto en dos ruedas... en la recta. Empezó haciendo esta prueba para Simca como parte del desarrollo del automóvil; ahora parece que le ha dado mayor carácter de espectáculo, como parecen querer demostrar las muchachas vestidas de Polichinela. Debe ser un espectáculo muy interesante; por lo menos es algo nuevo en materia de manejo.

https://argentoteca.blogspot.com



En anteriores oportunidades hemos hablado del Amphicar, producido en Alemania Occidental con motor Triumph Herald (inglés). Parecía otra de tantas ideas destinadas a quedar en "agua de borrajas", pero... los Amphicar se están produciendo, y con bastante éxito según parece. ¿Se harán para la Boca...? Probablemente en todos los países del mundo exista un mercado para un auto anfibio. En el Tigre, por ejemplo, combinaría las ventajas del auto y la lancha.

Se nos ocurre que es una idea muy práctica para gente con auto y un lote muy chico para edificar. Se trata simplemente de levantar la casa sobre dos paredes, tipo "isleño", pero utilizando el espacio ganado para albergar el automóvil. La idea es sencilla, pero ¿a Ud. se le había ocurrido? Mientras tanto, las ciudades del mundo se hacen cada vez más grandes, se expanden cada vez más sus zonas conurbanas, y los automóviles siguen sin "aparcar".

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Las cotizaciones de estas planillas fueron recogidas en el mercado automotor, no siendo por lo tanto el resultado de cálculos o promedios. Las diferencias entre modelos iguales se deben a situaciones particulares que no podemos detallar. PARABRISAS *no tiene por ahora posibilidad de dar información personal sobre precios.*

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	100.000-120.000	110.000
10 HP.	1949	130.000	
"125"	1949	100.000	
AUTOAR			
Rural	1956	125.000	
Sedan	1956	130.000	
Rural	1957	130.000-140.000	
Rural	1959	150.000	
Sedan	1959	160.000	150.000
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	200.000-230.000	220.000
4 cilindros	1961	250.000-280.000	240.000-270.000
4 cilindros	1962	280.000-300.000	290.000-300.000
6 cilindros	1962	290.000-320.000	
BORGWARD			
Isabella	1956	240.000-260.000	230.000-260.000
Isabella	1957	270.000-290.000	
Isabella	1958	290.000-310.000	295.000
Isabella	1959	300.000-320.000	
Isabella	1960	320.000-350.000	340.000
Isabella	1961	370.000-410.000	
BUICK			
4 puertas	1950	200.000-220.000	
Dynaflow 4 puertas	1951	170.000	150.000
Super 4 puertas	1954	290.000-320.000	
Super 4 puertas	1956	400.000-430.000	
Special 2 puertas	1957	480.000-500.000	
Super 4 puertas	1958	500.000-530.000	550.000
Super 4 puertas	1959	560.000-600.000	
Super 4 puertas	1960	720.000-750.000	
Super 4 puertas	1961	830.000	
CADILLAC			
4 puertas c. aut.	1953	330.000-360.000	
Coupé De Ville	1953	380.000	
4 puertas c. aut.	1954	450.000-470.000	
Coupé De Ville	1954	500.000-530.000	
4 puertas c. aut.	1955	520.000	
4 puertas c. aut.	1956	530.000-560.000	
Coupé sedan c. aut.	1956	560.000	
Coupé De Ville c. a.	1957	600.000-640.000	
4 puertas c. aut.	1958	730.000	
4 puertas c. aut.	1959	840.000-870.000	
Coupé De Ville	1960	970.000	
CITROEN			
11 ligero	1947	150.000-170.000	150.000-160.000
2 CV importado	1958	160.000-180.000	160.000
2 CV	1960	200.000-210.000	190.000-200.000
2 CV	1961	220.000-230.000	210.000
2 CV	1962	230.000-250.000	
2 CV	1963	280.000-290.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
CHEVROLET			
4 puertas	1948/49	270.000-300.000	
2 puertas	1949	260.000	
4 puertas	1950	300.000-320.000	330.000
2 puertas	1951	310.000	
4 puertas	1951	340.000-380.000	390.000
Coupé sedan	1951	360.000-380.000	
4 puertas	1952	370.000-400.000	
4 puertas	1953	390.000	
4 puertas	1954	390.000-420.000	
B.Air 6 camb. mec.	1955	480.000-500.000	520.000
B.Air 8 camb. aut.	1955	470.000-500.000	
B.Air 6 camb. mec.	1956/57	540.000-580.000	
B.Air 8 camb. aut.	1956/57	510.000-550.000	
B.Air 6 camb. mec.	1958	660.000-700.000	690.000-720.000
B.Air 8 camb. aut.	1958	700.000-750.000	
Impala 6 camb. mec.	1958/59	750.000-790.000	
Impala 8 camb. aut.	1958	670.000-700.000	
Impala 8 camb. aut.	1959	750.000-800.000	
Impala 6 camb. mec.	1960	860.000-890.000	
Impala 8 camb. aut.	1960	820.000-850.000	
Bel Air 8 camb. aut.	1960	800.000	
Impala 6 camb. mec.	1961	900.000-950.000	
Impala 8 camb. aut.	1961	940.000	960.000
Impala 6 camb. mec.	1962	1.150.000	
Bel Air 8 camb. aut.	1962	1.100.000	
"400"	1962	630.000-660.000	
"400" 1ª serie	1963	690.000	
CHRYSLER			
2 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1940	120.000-130.000	
4 puertas	1941/42	130.000-150.000	
4 puertas Windsor	1946/48	150.000-180.000	
4 puertas 6 cil.	1947	150.000	
4 puertas 8 cil.	1949/50	170.000-210.000	
4 puertas Windsor	1951	230.000-260.000	
Coupé sedan	1951	260.000-280.000	
CISITALIA			
Coupé G. Sport conv.	1961	350.000-380.000	
Coupé G. Sport ac.	1961	340.000-360.000	
Coupé G. Sport conv.	1962	380.000-400.000	
Coupé G. Sport ac.	1962	400.000-410.000	
DE CARLO			
200 minicar	1959	55.000	
600	1960	140.000-170.000	180.000
700	1961/62	200.000-240.000	210.000-230.000
700	1963	250.000-280.000	
Coupé B.M.W.	1961	270.000-300.000	310.000
DE SOTO			
2 puertas	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1940/41	110.000-130.000	
4 puertas F. Drive	1946/47	150.000-190.000	
4 puertas (chico)	1946/47	170.000-190.000	
Sportman 2 puertas	1951	270.000-300.000	
4 puertas	1953	290.000-330.000	
Rural	1956	380.000-420.000	

GM GENERAL MOTORS ARGENTINA

SENATORE CO. ARGENTINA S.A.

Av. CORDOBA 3650
TUCUMAN 3751

CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS

CHEVROLET SUPER 64
$ 200.000 y Facilidades

PICK-UP CHEVROLET 64 - 0 Km.
$ 200.000 y Facilidades

AUTOMOVILES USADOS
$ 150.000 y Facilidades

89-0696 89-0697
89-0698 89-0699

ACEPTAMOS UNIDADES USADAS COMO PARTE DE PAGO

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1956	400.000-440.000	430.000
Rural	1959	450.000	
DI TELLA			
1500	1960	370.000-400.000	390.000-410.000
1500	1961	390.000-430.000	400.000-420.000
1500	1962	420.000-450.000	430.000
1500	1963	470.000-500.000	460.000-490-000
D. K. W.			
4 puertas	1956	230.000-260.000	220.000
Coupé sedan	1956	240.000-270.000	
4 puertas	1958	280.000-310.000	
Coupé sedan	1958	300.000	
Sedan 1000 4 puert.	1960	360.000-390.000	
Sedan 1000 4 puert.	1961	400.000-420.000	
Sedan 1000 4 puert.	1962	420.000-440.000	
Rural 1000	1962	440.000	420.000
DODGE			
4 puertas	1940	110.000	
Coupé sedan	1940	130.000	
Coupé sedan	1946	150.000	
4 puertas F. Drive	1946/47	150.000-170.000	
4 puertas (chico)	1946/47	190.000-210.000	200.000
4 puertas	1950	230.000	
Coupé sedan	1951	280.000	
4 puertas	1951	280.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	150.000-170.000	
Ika	1957	170.000-190.000	195.000
Ika	1958	210.000-230.000	
Ika	1959	220.000-240.000	230.000
Ika	1960	240.000-270.000	
Ika	1961	280.000-300.000	
Ika	1962	320.000	330.000
FIAT			
Topolino 2 puertas	1940	50.000-60.000	
Topolino 2 puertas	1946	65.000-70.000	
1100 4 puertas	1947	130.000-150.000	
1400 4 puertas	1951	150.000-170.000	
1900 4 puertas	1954	190.000-220.000	
1100 4 puertas	1956/57	200.000-240.000	
500 2 puertas	1958	160.000-190.000	
600 2 puertas	1958	170.000-190.000	170.000
1100 4 puertas	1958	230.000-250.000	
600 2 puertas	1960	200.000-230.000	210.000-220.000
1100 4 puertas	1960	310.000-340.000	320.000
750 2 puertas	1961	230.000-260.000	230.000
1100 4 puertas	1961	340.000-370.000	
750 2 puertas	1962	250.000-280.000	250.000
1100 4 puertas	1962	400.000-430.000	
750 2 puertas	1963	300.000-320.000	310.000
1100 4 puertas	1963	450.000-480.000	470.000
1500 4 puertas	1963	700.000	
FLYING STANDARD			
8 HP.	1947	100.000	
14 HP.	1947	125.000	
FORD			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	160.000-180.000	
Coupé sedan	1940	200.000	
Coupé convertible	1940	150.000-170.000	
2 puertas	1941/42	150.000-180.000	
4 puertas	1941/42	170.000-200.000	
Coupé sedan	1941/42	220.000-260.000	230.000
Coupé convertible	1941/42	200.000-220.000	
2 puertas	1946/47	230.000-260.000	
4 puertas	1946/47	250.000-290.000	
Coupé sedan	1946/47	300.000-330.000	
Coupé convertible	1946/47	250.000-280.000	
Rural	1946	170.000	
4 puertas	1948/49	250.000-280.000	
Coupé sedan	1949	310.000	
4 puertas	1951	240.000-260.000	
Coupé sedan	1951	260.000-280.000	
2 puertas	1952	290.000-320.000	
4 puertas	1952	310.000	
4 puertas	1953/54	330.000-360.000	
Coupé Sedan	1954	360.000-390.000	
4 puertas	1955	420.000-450.000	
Coupé sedan	1955	410.000-430.000	
Perfect	1956	200.000-220.000	210.000
Anglia	1956	200.000-230.000	
Fairlane 6 c. m. 4 p.	1957	570.000-610.000	620.000
Fairlane 6 c. m. 2 p.	1957	580.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Fairlane 8 c. a. 4 p.	1957	560.000	
Fairlane 8 c. a. 4 p.	1958	630.000	
Galaxie 6 c. m. 4 p.	1960	790.000-820.000	
Galaxie 6 c. m. 2 p.	1960	820.000-850.000	
Galaxie 8 c. a. 4 p.	1960	750.000	740.000
Galaxie 6 c. m. 4 p.	1961	890.000	
Galaxie 8 c. a. 4 p.	1961	850.000	830.000
"Falcon"	1962	620.000-650.000	610.000-640.000
GRACIELA			
2 puertas	1956/57	120.000-140.000	
2 puertas	1959/60	140.000-160.000	
HANSA			
1100 2 puertas	1960/61	200.000-240.000	
Rural 1100 2 puertas	1961	240.000-260.000	
HENRY J			
2 puertas	1951	120.000-140.000	120.000
HEINKEL			
microcupé	1958/59	70.000-90.000	80.000
microcupé	1960/61	90.000-110.000	
HILLMAN			
4 puertas	1940	90.000	
4 puertas	1947	100.000-120.000	
4 puertas	1950	130.000-160.000	
Minx 4 puertas	1951	180.000-190.000	165.000
Minx 4 puertas	1956	220.000-240.000	
Rural	1956	230.000	
HUDSON			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	100.000-120.000	
Coupé sedan	1940	120.000	
4 puertas	1946/47	120.000-150.000	
Coupé sedan	1946/47	130.000-160.000	
HUMBER			
4 puertas	1947	100.000-110.000	
7 asientos	1949	170.000	
4 puertas	1950	130.000-160.000	
4 puertas	1954	180.000	
ISARD			
300	1958	90.000	
300	1959	100.000-120.000	
400	1960	100.000-120.000	
700	1960	150.000-180.000	160.000
400	1961	120.000-140.000	
700	1961	200.000-230.000	220.000
400	1962	130.000-160.000	
700	1962	200.000-240.000	230.000-245.000
Rural 700	1962	250.000-280.000	
ISETTA			
300	1958	70.000-90.000	
300	1959	80.000-100.00	
300	1960	90.000-110.000	
JAGUAR			
4 puertas	1940	100.000	
JAVELIN (Jowet-Javelin)			
4 puertas	1951	100.000-130.000	125.000
JEEP			
Willys	1947	80.000-90.000	
Ika	1957	120.000-140.000	
Ika	1958	130.000-150.000	150.000
Ika	1959	150.000-180.000	160.000-180.000
Ika	1960	170.000-190.000	180.000
Ika	1961	200.000-220.000	
Ika	1962	220.000-240.000	
KAISER			
Frazer	1947	140.000-150.000	
Manhattan	1955	200.000-230.000	
Carabela	1958	260.000-280.000	260.000
Carabela	1959	280.000-300.000	270.000
Carabela	1960	300.000-320.000	
Carabela	1961	320.000-340.000	
Rambler Custom	1962	560.000-580.000	
Rambler Ambassad.	1962	620.000-650.000	610.000-630.000

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Cross Country	1962	560.000-580.000	560.000
Rambler Custom	1963	640.000	
LANCIA			
4 puertas	1940	100.000-110.000	
4 puertas	1951	150.000	
LINCOLN			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	120.000-130.000	
Coupé sedan	1940	120.000	
Coupé convertible	1940	100.000-110.000	
4 puertas	1941	130.000	
2 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	150.000-170.000	160.000
Coupé sedan	1946/47	160.000	
4 puertas	1949/50	170.000	
4 puertas	1951	180.000-200.000	
4 puertas	1956	420.000	
MERCEDES BENZ			
4 puertas naftero	1951	160.000-180.000	
4 puertas diesel	1951	190.000	170.000
Rural diesel	1951	160.000-180.000	
170 diesel 4 puertas	1953	240.000-270.000	220.000
Rural diesel	1953	200.000-220.000	210.000
170 naftero 4 puert.	1953	220.000-240.000	
220 diesel	1953	260.000-280.000	
220 naftero	1953	240.000-260.000	
300	1953	270.000-300.000	
170 diesel 4 puertas	1954	280.000-320.000	
170 diesel 4 puertas	1955	300.000-330.000	
180 naftero 4 puert.	1955	310.000-340.000	
180 diesel 4 puertas	1955	350.000-380.000	
219 naftero	1959	780.000	
MERCURY			
2 puertas	1940	140.000	
4 puertas	1940	150.000-160.000	
Coupé sedan	1940	160.000	
4 puertas	1941/42	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	240.000-280.000	
Coupé sedan	1946/47	330.000-350.000	
Coupé convertible	1946/47	240.000-260.000	
4 puertas	1949/50	270.000-290.000	
Monterrey	1951	260.000-280.000	
Monterrey	1953	280.000-300.000	
Montclair	1954	330.000	
Monterrey	1955	330.000-350.000	
Monterrey	1956	400.000-430.000	
Monterrey	1957	440.000-460.000	
Montclair	1958	610.000	
Montclair	1959	680.000-720.000	
M. G.			
Sport convertible	1940	90.000-100.000	
Sport convertible	1947	130.000	
MORRIS			
8 HP.	1947	110.000-120.000	100.000
10 HP.	1947	120.000-140.000	
Minor 1000 4 puert.	1956	180.000-200.000	180.000
Rural Minor 1000	1956	160.000-180.000	
Minor 1000 4 puert.	1960	280.000-300.000	
Rural Minor 1000	1960	280.000-300.000	
Minor 1000 4 puert.	1961	320.000-330.000	
Rural Minor 1000	1961	320.000-340.000	
NASH			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	110.000-130.000	
Coupé sedan	1940	130.000	
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	140.000
4 puertas	1951	190.000-220.000	
N. S. U.			
Prinz 24 HP.	1958	120.000-140.000	
Prinz 34 HP.	1960	140.000-160.000	
Prinz 34 HP.	1961	180.000-190.000	
Prinz 34 HP.	1962	200.000-220.000	210.000
OLDSMOBILE			
4 puertas	1940	130.000	
4 puertas	1941/42	130.000-150.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1946/47	170.000-200.000	
Coupé sedan	1946/47	200.000-220.000	
Sedanette	1947	200.000-230.000	
4 puertas	1948/49	200.000-230.000	
4 puertas	1950/51	230.000-260.000	
Coupé sedan	1951	270.000-300.000	
4 puertas	1954	290.000-330.000	
4 puertas c. mec.	1955	380.000-410.000	
Coupé sedan c. m.	1955	420.000	
"88" Coupé sedan	1956	450.000-470.000	
"88" 4 puertas	1956	460.000	
"88" Coupé sedan	1957	580.000-600.000	
"88" 4 puertas	1957	570.000-590.000	
OPEL			
Kapitan	1947	110.000-130.000	120.000
Rekord 2 puertas	1956	240.000-260.000	270.000
Rural 2 puertas	1956	250.000	
Rekord 2 puertas	1957	260.000-280.000	
Rural 2 puertas	1957	260.000-280.000	270.000
Rekord 2 puertas	1958	330.000-370.000	365.000
Rural 2 puertas	1958	350.000-370.000	
Rekord 2 puertas	1959	360.000-390.000	380.000-400.000
Rural 2 puertas	1959	370.000-400.000	
Rekord 2 puertas	1960	390.000-420.000	
Rural 2 puertas	1960	430.000	440.000
Kapitan 4 puertas	1961	510.000-540.000	
Rural	1961	530.000	
PACKARD			
4 puertas	1940	120.000	100.000
Coupé sedan	1940	110.000	
Cliper 4 puertas	1946/47	120.000-150.000	
4 puertas	1950	150.000-170.000	
PEUGEOT			
203	1956	200.000-230.000	
403	1956	260.000-290.000	
403	1958	330.000-360.000	350.000
403	1959	350.000-380.000	380.000-390.000
403	1960	460.000-490.000	480.000
403	1961	490.000-510.000	480.000
403	1962	530.000-580.000	550.000-570.000
404	1962	650.000-670.000	640.000-670.000
403	1963	620.000-630.000	
PLYMOUTH			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
2 puertas	1946/47	160.000-180.000	
4 puertas	1946/47	200.000-220.000	230.000
Coupé sedan	1946/47	220.000-250.000	
4 puertas	1949	220.000-240.000	
4 puertas	1951	280.000-290.000	265.000
4 puertas	1956	380.000-420.000	
Rural	1956	400.000-420.000	
PONTIAC			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
Coupé sedan	1946	180.000	
4 puertas	1946/47	180.000-200.000	210.000
Sedanette	1947	180.000	
4 puertas	1948	190.000	
4 puertas c. aut.	1951	230.000	
4 puertas c. mec.	1951	260.000-280.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	100.000-110.000	
4 puertas	1951	120.000-125.000	
Dauphine 4 puertas	1958	140.000-160.000	
Dauphine 4 puertas	1960	200.000-220.000	190.000
Dauphine 4 puertas	1961	230.000-260.000	
Dauphine 4 puertas	1962	270.000-290.000	280.000
Gordini 4 puertas	1962	320.000-350.000	320.000-330.000
Dauphine 4 puertas	1963	310.000-330.000	
Gordini 4 puertas	1963	390.000	
RILEY			
1500 4 puertas	1947	110.000-120.000	
1500 4 puertas	1960	320.000	
SIMCA			
4 puertas	1955	180.000-200.000	190.000

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los camiones usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Rural	1955	190.000-210.000	
4 puertas	1956	200.000-220.000	
Rural	1956	220.000	
SINGER			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1951	120.000-140.000	
SKODA			
2 puertas	1940	90.000	
Rural	1948	140.000	
STANDARD			
2 puertas	1947	110.000	
4 puertas	1958	240.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	100.000-120.000	
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1948	190.000	
TAUNUS			
15 M. 2 puertas	1956	220.000-250.000	230.000
15 M. Rural	1956	230.000-260.000	
15 M. 2 puertas	1957	240.000-260.000	
15 M. Rural	1957	240.000-270.000	250.000
17 M. 2 puertas	1958/59	250.000-290.000	360.000-390.000
17 M. 4 puertas	1958/59	370.000-420.000	380.000
17 M. Rural	1958/59	370.000-400.000	
17 M. 2 puertas	1960	430.000-460.000	
17 M. 4 puertas	1960	450.000-480.000	
17 M. Rural	1960	470.000-490.000	
17 M. 2 puertas	1961	470.000-500.000	
17 M. 4 puertas	1961	510.000-530.000	
17 M. Rural	1961	540.000	
17 M. 2 puertas	1962	560-000-580.000	590.000
17 M. 4 puertas	1962	600.000	
VALIANT			
I	1962	640.000-660.000	650.000
I	1963	680.000-700.000	690.000
VAUXHALL			
4 puertas	1947	120.000-140.000	
Velox 6, 4 puertas	1950	150.000-180.000	
Velox 6, 4 puertas	1951	170.000	
Cresta 4	1956	200.000-230.000	220.000
Velox 6, 4 puertas	1958	280.000-300.000	
Víctor 4, 4 puertas	1958	280.000-320.000	310.000
VOLKSWAGEN			
Export	1951	220.000-240.000	
Export	1953	240.000-260.000	
Export	1956	260.000-280.000	270.000
Export	1957	300.000-340.000	
Export	1958/59	350.000-390.000	
Kombi	1958	370.000	
Export	1960	390.000-420.000	
Export	1961	420.000-450.000	
Export	1962	450.000-490.000	
1500	1962	580.000-620.000	
VOLVO			
4 puertas	1956	250.000	
4 puertas	1952	180.000	
WANDERER			
4 puertas	1940	100.000-120.000	
WILLYS			
4 puertas	1940	90.000	
Coupé sedan	1940	90.000	
4 puertas	1947	110.000-120.000	
Aerolark 4 puertas	1951	180.000	
WOLSELEY			
4 puertas	1947	130.000	110.000
1500 4 puertas	1960	300.000-320.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTA REALIZ.
ARGENTA			
	1961 pick-up	320.000-340.000	
	1962 pick-up	370.000	
AUTOAR			
	1956 pick-up	140.000-160.000	
	1957 pick-up	150.000	
	1957 furgón no integ.	230.000	190.000
AUSTIN			
	1947 con baranda	100.000	
	1947 volcador	120.000	
	1957 con baranda	280.000	
BEDFORD			
5 ton.	1946 con baranda	100.000	
6 ton.	1947 volcador	200.000	180.000
6 ton.	1957 con baranda	280.000	
6 ton. diésel	1960 con baranda	480.000-500.000	
6 ton. diésel	1960 volcador	510.000	
6 ton. diésel	1961 con baranda	560.000	
BORGWARD			
B-611	1960 pick-up	260.000-280.000	
B-611	1960 furgón no integ.	280.000	
B-611	1961 pick-up	310.000	
BAQUEANO			
1 ton.	1958 pick-up	170.000-190.000	
1 ton.	1959 pick-up	200.000	200.000
1 ton.	1960 pick-up	280.000-290.000	
1 ton.	1961 pick-up	300.000-310.000	
1 ton.	1962 pick-up	340.000-360.000	
CHEVROLET			
	1940 pick-up	100.000-120.000	
4 ton.	1940 con baranda	140.000	
4 ton.	1940 volcador	130.000	
6 ton.	1946 con baranda	230.000	
6 ton.	1946 volcador	210.000-240.000	
1 ton.	1946 pick-up	180.000	
Guerrero	1947 caja metálica	95.000	
1 ton.	1947 pick-up	200.000	180.000
6 ton.	1947 con baranda	200.000-220.000	
4400	1957 con baranda	280.000-300.000	
4400	1957 furgón no integ.	350.000	330.000
6500	1957 con baranda	380.000	
6500	1957 volcador	430.000	
	1960 pick-up	340.000-370.000	
	1960 pick-up carrozada	370.000	
	1961 pick-up	390.000-420.000	
	1962 pick-up	480.000-490.000	
DE SOTO			
	1940 pick-up	110.000	90.000
6 ton.	1940 volcador	120.000	
6 ton.	1940 con baranda	120.000	
6 ton.	1946 con baranda	160.000	
1 ton.	1947 pick-up	140.000	
D-500	1957 con baranda	280.000-300.000	
D-500	1957 volcador	310.000	
D-100	1960 pick-up	320.000	
D-100	1960 furgón no integ.	340.000-360.000	
D-400	1961 con baranda	540.000	
D-100	1961 pick-up	410.000	

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los camiones usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTA REALIZ.
DIAMOND T			
6 ton.	1940 con baranda	110.000	
6 ton.	1946 tractor	120.000	
6 ton.	1946 con baranda	120.000	
DODGE			
1 ton.	1940 pick-up	100.000	
6 ton.	1940 con baranda	130.000	
	1946 pick-up	120.000	
1 ton.	1946 furgón integral	150.000	
6 ton.	1946 con baranda	180.000	
D-500	1957 con baranda	290.000	
D-500	1957 volcador	330.000	
D-100	1960 pick-up	320.000-360.000	
D-100	1961 pick-up	390.000	
D-400	1961 con baranda	550.000	
D-100	1962 pick-up	480.000	
FARGO			
1 ton.	1940 pick-up	90.000	
4 ton.	1940 con baranda	110.000	
6 ton.	1946 con baranda	170.000	150.000
D-500	1957 con baranda	310.000	
D-500	1957 volcador	330.000	
D-100	1960 pick-up	330.000-340.000	320.000
D-100	1960 furgón no integ.	360.000	
D-100	1961 pick-up	370.000	
D-400	1962 volcador	590.000	
FIAT			
8 ton.	1946 con baranda	200.000	
12 ton.	1957 c. baranda rut.	600.000	
FORD			
	1940 pick-up	110.000	
4 ton.	1940 con baranda	150.000	
1 ton.	1946 pick-up	170.000	
6 ton.	1946 con baranda	180.000	170.000
6 ton.	1947 furgón integral	220.000	
F-500 8 cil.	1957 con baranda	330.000	310.000
F-500 8 cil.	1957 furgón no integ.	350.000	
F-600 8 cil.	1957 con baranda	320.000	290.000
F-100	1960 pick-up	340.000-360.000	
F-100	1960 furgón no integ.	370.000	
F-600	1960 con baranda	470.000	
F-600	1960 furgón no integ.	520.000	
F-100	1961 pick-up	400.000-430.000	
F-600	1961 con baranda	560.000	
F-100	1962 pick-up	490.000	
F-100	1962 furgón no integ.	530.000	
F-350	1962 pick-up	540.000	
F-600	1962 con baranda	610.000	570.000
G.M.C.			
4 ton.	1940 con baranda	110.000	
6 ton.	1946 con baranda	140.000	
Guerrero	1947 con barand. met.	100.000	
1 ton.	1957 pick-up	280.000	
6 ton.	1957 con baranda	320.000	
6 ton.	1957 volcador	340.000	
INSTITEC			
	1955 pick-up	50.000- 60.000	
	1955 furgón no integ.	60.000	
	1955 furgón integral	65.000	
INTERNATIONAL			
5 ton.	1940 con baranda	110.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTA REALIZ.
1 ton.	1946 pick-up	160.000	
6 ton.	1946 con baranda	180.000	
6 ton.	1957 con baranda	300.000	
6 ton.	1957 volcador	310.000	
JEEP			
Willys	1947 pick-up	90.000	
Willys	1947 carrozado	95.000	
Ika	1957 pick-up	140.000-150.000	
Ika	1958 pick-up	160.000-180.000	
Ika	1959 pick-up	170.000-190.000	
Ika	1960 carrozado	200.000	
Ika	1960 pick-up	190.000	
Ika	1961 pick-up	220.000-230.000	
Ika	1962 pick-up	250.000-290.000	
MACK			
14 ton.	1947 baranda	230.000	
14 ton.	1947 chasis	200.000	
MAGIRUZ DEUTZ			
Saturn	1956 con baranda	200.000-240.000	
Saturn	1956 volcador	220.000	
MERCEDES BENZ			
170	1951 pick-up	160.000-200.000	
170	1953 pick-up	180.000-200.000	
3500	1953 con baranda rut.	350.000-380.000	
3500	1953 volcador	400.000-430.000	
170	1955 pick-up	240.000	
L-312	1961 con baranda rut.	770.000-800.000	
L-312	1962 con baranda	890.000	
MORRIS			
4 ton.	1947 volcador	160.000	
Scamell	1957 con baranda	270.000	
Scamell	1957 volcador	250.000-280.000	
RASTROJERO			
	1955 pick-up	140.000-160.000	
	1956 pick-up	160.000-180.000	
	1957 pick-up	170.000-190.000	
	1958 pick-up	180.000-210.000	
	1959 pick-up	220.000-240.000	
	1960 pick-up	250.000	
	1961 pick-up	240.000-260.000	
	1962 pick-up	300.000	
REO			
6 ton.	1946 con baranda	160.000	
6 ton.	1946 volcador	190.000	
SKODA			
	1955 con baranda	200.000-220.000	
	1955 tanque	290.000	
STUDEBAKER			
	1940 pick-up	100.000	
4 ton.	1940 con baranda	110.000	
6 ton.	1946 con baranda	170.000	
6 ton.	1946 volcador	150.000	
Champ.	1960 pick-up	300.000-330.000	
Champ.	1961 pick-up	380.000-400.000	
	1962 pick-up	480.000	
UTILITARIO			
Ika	1960 furgón integral	270.000-290.000	
Ika	1961 furgón integral	280.000-300.000	
Ika	1962 furgón integral	340.000-360.000	
VOLVO			
Viking	1946 volcador	160.000	
Viking	1947 con baranda	150.000	

https://argentoteca.blogspot.com

DISCOS FONORAMA

los nuevos discos que giran al compás de nuestro tiempo!

aparecen en Marzo

ENSEÑE A CANTAR A SU CANARIO

El canto de los grandes campeones enseñará a cantar a su canario, para el deleite de todos!

FESTIVAL FOLKLORICO ARGENTINO SUR

Seis hermosas canciones interpretadas por los conjuntos "Los Mandingas" y "Los Ponce".

GRACIA Y RITMO

Curso Integral de Gimnasia Modeladora con sus respectivos ritmos. Un álbum con dos discos.

MARTIN FIERRO

Los consejos de Martín Fierro, por Luis Medina Castro. Los consejos del Viejo Vizcacha, por Enrique Serrano.

títulos aparecidos

"CENICIENTA" y "EL GATO CON BOTAS"
ESCUCHE Y DESCANSE "RIGOLETTO" de Verdi
FESTIVAL FOLKLORICO ARGENTINO (Zonas CENTRO - NORTE LITORAL)
EL AMOR EN LA POESIA
GOOL!...
NAVIDAD PARA LOS CHICOS
LOS GRANDES EXITOS DEL TWIST
CUMBIAS
CON PINOCHO EN EL ZOO
"PULGARCITO" y "EL RUISEÑOR"

fidelidad sonoridad flexibilidad resistencia variedad

14 minutos de grabación en 33 1/3 rpm.

cómprelos colecciónelos regálelos: están en venta en todos los quioscos a $ 80

de próxima aparición

CARLOS GARDEL ETERNO - Primer volumen de una extraordinaria colección: Todas las grabaciones originales del inolvidable zorzal criollo.

Vol I: "Palomita Blanca", "Mi noche triste", "Madre hay una sola" y "Buenos Aires".

Dirección artística y textos: Francisco García Jiménez.

Si no consigue su título elegido, diríjase a RYELA S. A. Distribuidores Exclusivos - Piedras 113 Buenos Aires - T. E. 30-8022.

https://argentoteca.blogspot.com

SECRETEANDO

Sobremesa con el Secretario Técnico de "Parabrisas"

Dr. JOSEPH L. APODACA: —Aunque las circunstancias profesionales a veces nos colocaron en "lados opuestos del cerco", como dicen los norteamericanos, evidentemente la función de Relaciones Públicas vis-a-vis el periodismo, crea un entendimiento, una amistad, cimentada en horas tanto gratas como difíciles. Para nosotros, el fallecimiento de Joseph Apodaca significó, por sobre todas las cosas, la pérdida de un amigo, y solo en segundo lugar, la pérdida de un eficaz funcionario de General Motors Argentina S.A.

Larga fue la vinculación de Joseph Apodaca con el periodismo, y más larga aún con América latina, puesto que ya durante la guerra trabajaba en América Central como encargado de suministros de materiales estratégicos. Desde 1048 desempeñaba el cargo de Di-estratégicos. Desde 1948 desempeñaba el cargo de Director de Relaciones Públicas de General Motors.

LA TORRE DE BABEL: —No nos consta, pero la anécdota se da como rigurosamente verídica. Hace poco, un periodista inglés descubrió un ejemplar muy antiguo de "libro de frases" para viajeros, con preguntas y respuestas de uso común, expresadas en varios idiomas. Para colocar al lector más en ambiente digamos que su fecha de impresión era del siglo XIX.

Pues bien, la frase que más llamó la atención a nuestro colega, y no sin razón, fue ésta, traducida del inglés al ruso y viceversa: "Santo Cielo ¡nuestro postillón ha sido fulminado por un rayo!"

No tenemos estadísticas sobre la cantidad de postillones electrocutados por rayos en Rusia en el siglo XIX, pero de todos modos parece bastante evidente que el citado Libro de Frases cubría una gama bastante amplia de posibilidades.

NOCHE Y DIA: —Hace algún tiempo publicamos la carta de un lector que sugería que en ruta fuese obligatorio circular, de día, con los faritos de posición prendidos, para mejor poder establecer si un auto a distancia se acerca o se aleja. No nos pareció demasiado oportuna la idea, pero parece que nuestra opinión no coincide con la de organismos de tránsito norteamericanos.

En efecto, nuestro amigo personal, el señor Raúl Castro, de Ituzaingó, nos escribe (hace un tiempo...) enviándonos un recorte de un matutino porteño. La noticia hace saber que en Nueva York se propugna oficialmente el uso de luces de posición en carretera para tránsito diurno, precisamente con la finalidad expresada originalmente por nuestro lector.

Hacemos notar que no se trata de un nuevo reglamento neoyorquino de tránsito, sino de una idea expresada.

APARATOS ORTOPEDICOS: —El señor Raúl Baruch, de Esmeralda 3840, Florida, Provincia de Buenos Aires, nos escribe ofreciéndose para solucionar problemas de adaptación de automóviles para minorados físicamente. El señor Baruch nos visitó hace un tiempo y pudimos comprobar que efectivamente, a pesar de la minorización que sufre, conduce con perfecta idoneidad un taxímetro, y que puede hacer conversiones similares para cualquier persona que lo desee.

Los interesados deben dirigirse directamente al señor Baruch, a la dirección arriba expresada.

COMPACTOS E INTEGRALES: —En la jerga automovilística argentina, se ha creado una confusión respecto a los términos "compacto" e "integral". Muchísima gente cree que "compacto" define a los coches que no tienen chasis. No es, sin embargo, así, ya que las dos cosas no tienen nada que ver. Han existido "integrales" mucho antes del auge de los "compactos" —ya en 1938 Opel y Vauxhall producían autos integrales que no eran "compactos" sino "chicos"— y hay un "compacto" —el Chevelle de General Motors— que tiene chasis.

Dio la casualidad que nacieron los compactos en el momento en que la industria norteamericana estaba virando hacia la construcción portante o integral. Pero repetimos, una cosa nada tiene que ver con la otra; puede ser "integral" sin ser "compacto" y viceversa.

LOS POLIGLOTAS, QUE LE DICEN: —Durante la reciente "Temporada Internacional", si es que así puede llamarse, nuestro redactor deportivo, el inefable Willy Mártire, se acercó a un mecánico que estaba trabajando en una máquina para inquirirle datos sobre la misma. Lo hizo en italiano y el mecánico le contestó en el mismo idioma. Ambos hablaban bastante bien, pero sin la soltura de un idioma nativo. Después de un rato de llenar vacíos con gestos cuando la palabra no llegaba, al mecánico se le cayó una llave, ocasión que celebró con un denuesto del más auténtico sabor porteño. Mártire se quedó con los ojos abiertos como huevos duros y le dijo: "¿...Así ...así que vos hablás castellano?..."

NO ES PROPAGANDA COMERCIAL, pero resulta que en Mar del Plata los comerciantes están "tirando la bronca", que le dicen, porque los turistas salen de sus hoteles, dan una vuelta y regresan sin haber comprado nada ni haberse detenido a "copetinear" en la Rambla. Entonces, los comerciantes les han dado a los turistas 1964 este mote: "Mercedes-Benz".

"Porque caminan, caminan, y no gastan nada..."

STUDEBAKER: —Lamentablemente, recientes noticias han confirmado la desaparición de escena de otra tradicional marca norteamericana, la Studebaker. Confirma lo que se sabía, que en EE.UU. o se fabrican autos por centenares de miles o se cierran las puertas. No pueden hacerse a medias; o se hacen a un ritmo acelerado, o no se hacen.

No obstante, el tradicional sello de South Bend no desaparece totalmente, ya que la producción continuará en el Canadá. Más aún, ya ha comenzado, y se dice que es la primera vez que un fabricante norteamericano trasladada íntegramente sus operaciones a otro país.

PORSCHE GT: La firma de Zuffenhausen anuncia para esta temporada su cupé 904 GT, de línea excepcionalmente baja y motor de cuatro cilindros horizontalmente opuestos, que desarrolla 180 HP. El coche se vende a un precio que en Alemania oscila en el millón de pesos. Evidentemente, puede ser un fuerte contendor para la victoria absoluta en carreras de Gran Turismo. Porsche A.G., Stuttgart-Zuffenhausen, Alemania.

Claro, cada vez tienen menos que ver con el concepto de turismo, grande o no, pero después de todo, eso no es nada nuevo. Ya es perfectamente conocida la predilección del hombre por desnaturalizar reglamentos, especialmente los de automovilismo. *

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 6548

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 767.970.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

Totalmente NUEVO Realmente GRANDE

Es grande por todo concepto! Más largo, más amplio, con mayor distancia entre ejes, con mayor espacio en el baúl. Y es nuevo en infinidad de detalles!... Alternador en lugar de dínamo, nuevo motor "Slant Six" (inclinado, 6 cilindros) de 137 HP. Nuevo diferencial que aprovecha al máximo la potencia extra del motor. Nuevas campanas de freno, de mayor diámetro. Nuevos colores. Nuevo y lujoso tapizado de gran suntuosidad. Realmente grande... totalmente nuevo...

Fernández • Balza

De prestigio mundial, fabricado en la Argentina

FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

¿por qué es MAS NUEVO el 1500 gran clase?

porque FIAT siempre está al día

La experiencia que suministran miles y miles de unidades en uso, sumada a un permanente proceso de investigación técnica, hacen que FIAT esté incorporando constantemente a sus modelos todo aquello que contribuya a su mayor confort, seguridad, economía y eficiente funcionamiento.

por eso ahora tiene:

servofreno • suspensión especialmente adaptada • mayor elevación delantera máxima estabilidad posterior sistema de engrase "para siempre"

CALIDAD FIAT

el 1500 gran clase

https://argentoteca.blogspot.com